32101 076400645

GOERTZ
7360
Y OF PRINCETON UNIVERSITY
87
L2

Digitized by Google

Digitized by Google

Anmerckungen
über das
Hamburgiſche
Schiff- und See-Recht,
wie ſolches in den
XIII. XIV. XV. XVI. XVII. XVIII.
und XIX. Tituln
des
Andern Theils Stadt-Buchs
enthalten,
Und die dahin gehörige Rechte der Admiralität,
Aſſecurance, Avarie, Diſpache, Pilotage, des Schiff-Baues, der Strand- und Bergung, Düpe und Haven, wie auch der Grönlandiſchen Fahrt,
Nach dieſer Stadt, wie auch allgemeinen und verſchiedener Nationen Uhralten, Alten und Jüngern See-Rechten,
Zum Nutz und beſten des *Publici*, nebſt nöhtigen Beylagen, geſammlet, beſchrieben und ausgearbeitet
durch
Herman Langenbeck, J. U. D.
Reipublicæ Patriæ Senatorem.

HAMBURG, auf Koſten des Herrn *Autoris*.
Druckts Johann Georg Piſcator. Anno 1727.

Princeton University
Digitized by Google

Digitized by Google

Denen

MAGNIFICIS,

Hoch- und Wohl-Edlen,
Hoch-Gelahrten,
Hoch- und Wohlweiſen
Herren,

Herren Bürgermeiſtern,
Herren Syndicis,
Herren Senatoribus,
Herren { Protonotario, Secretariis und Archivario,

Reſpective Meinen Hoch- und geEhrten
Herren Collegen und Gönnern.

(NcpXR)
HE587
.H17L2 (Hamburg)

Digitized by Google

MAGNIFICI!

Hoch- und Wohl-Edle!

Um mein ehemahliges Verſprechen mit der That zu erfüllen / übergebe Ew. Magnificencen, Hoch- und Wohl-Edlen erleuchteten Einſicht die Continuation in nützlicher Anwendung müſſiger Stunden von mir aus eigenem Trieb übernommener Luſt-Arbeit. Ich wäre gerne bey der einmahl erwehlten Methode geblie-

Digitized by Google

geblieben/ wie dann auch Anfangs der Intention geweſen/ nachdem in Anno 1725. d. 17 Monats Decembris bey der zeitigen Offerirung meiner Anmerckungen ad Partem I. Statut. die Ehre E. Hoch-Edlen und Hoch-Weiſen Rahts Hochgeneigter Approbation und liebreicher Aufnahme genoſſen/ auf gleiche Ahrt Partem II. durchzugehen/ wie denn auch würcklich von mir geſchehen/ indem ſolchen/ bis zur letztern Reviſion, ausgearbeitet/ fertig liegen habe. Dennoch aber/ da die in dieſem andern Theil und deſſen erſten Zwölf Tituln enthaltene Materien der Contracten und von Gebäuden des letztern Tituls, nebſt dem in dieſem Theil in Sieben Tituln mitbegriffenen Schiff- und See-Recht in einem Volumine zu verhandeln/ zu weitläuftig gefallen/ habe mich genöhtiget geſehen/ Partem Secundam in zwey Sectionen zu vertheilen/ einfolglich die Materien der Contracten und Gebäuden von jetzt-beſagten Schiff- und See-Rechts Tituln zu ſepariren.

Wann aber dieſe letztere Section wegen der Importance dieſer See-Geſetze/ woran gemeiner Stadt Wohlfahrt in Anſehung der dadurch zu beforderndér Aufnahme und Flor des Commercii meiner Erwegung nach eine beſondere Ausarbeitung erfordert

 hat/

hat/ inſonderheit da nach Anleitung ſo vieler nach A. 1603. emanirter herrlicher Verfaſſungen auf die Gedancken gerahten/ das vorgefundene zuſammen zu faſſen/ und zu einem eigenen Syſtemate zu bringen/ ſo habe nicht allein viele Zeit dazu anwenden müſſen/ ſondern es hat auch dieſe Arbeit mich dergeſtalt occupiret/ daß die erſte Section zurück legen/ und deren Vollenführung vor der Hand ruhen laſſen müſſen.

Da nun dieſes Werck unter Göttlichem Beyſtand endlich auf ſolche Ahrt zum Stande gebracht/ daß/ wegen Seltenheit der in ſolchem vorkommender Materien hoffen darf/ ſolches werde bey Einheimiſchen und Auswärtigen nicht ohne Nutzen und Beyfall bleiben/ ſo habe/ da bey meinen bereits avancirten Jahren ungewiß/ ob der liebe GOTT bis zu völliger Ausführung meines vorgeſetzten Zwecks mir das Leben und Kräfte friſten werde/ die Ehre der Geſetze und Verfaſſungen meines Vaterlandes auszubreiten/ und ſo viel an mir/ zum Flor und Aufnahme des Commercii, dieſes von mir illuſtrirte **Schiff- und See-Recht** in öffentlichen Druck heraus zu geben/ reſolviret.

Gleich-

Gleichwie nun/ ſo zu reden/ nach zurück gelegter Schiff-Fahrt meinen Herren Principalen und Mit-Rhedern/ mit welchen Göttliche Providence mich in Ein Schiff VIGILANTIÆ PRO SALUTE REIPUBLICÆ geſetzet/ meine Führung aufrichtig angegeben und meinen genommenen Cours verantwortet/ wie ſolches **E. Hoch-Edlen und Hoch-Weiſen Raht** als CYNOSURÆ, Beſchützern und Erhaltern/ inſonderheit denen **Theureſten Vätern** unter Uns/ welchen als Fürſichtigen und Weiſen PALINURIS zur Direction und Leitung das Ruder anvertrauet/ mit allem Rechte gebühret. So finde weiter nichts übrig zu ſeyn/ als wie meine Perſohn und Unternehmungen vorhin/ auch dieſe gegenwärtige Arbeit **Ew. Magnificencen, Hoch-Edlen/ Hoch- und Wohl-Weiſen Gunſten** gäntzlich zu widmen und zuzueignen: In der gewiſſeſten Zuverſicht **dieſelbe** ſolche **Sich** nicht mißfällig ſeyn laſſen/ vielmehr dieſe Zueignung/ als ein Untriegliches Merck-Mahl meiner Begierde **E. Hoch-Edlen und Hoch-Weiſen Raht** und einem Jeden unter **Uns** in ſeiner Ordnung und Function meine beſondere Hochachtung und Corda-

te

te Dienſt-Ergebenheit hiedurch bezeugen zu wollen/ Großgeneigt an- und aufnehmen werden. Der Ich Ew. zu beglückten Fortgang Dero Hochpreißlichen Regiments alles Obrigkeitliche Hoch- und Wohlergehen und einem Jeden beſonders alle ſelbſt-wehlende nur erſinnliche Felicitæt und Vergnügen von Göttlicher Güte und Gnaden-Gewährung hertzlich anwünſchend beſtändig bin und verharre

Ew. MAGNIFICENCEN,
Hoch- und Wohl-Edler,
Hochgelahrter, Hoch- und
Wohl-Weiſer Gunſten

ganß ergebenſter Diener

H. Langenbeck.

Digitized by Google

Einleitung.

Geneigter Leſer!

Das Schiff- und See-Recht der Stadt Hamburg/ unſers geliebten Vaterlandes, iſt ein uhraltes Recht. Denn, gleichwie auſſer allem Zweifel zu ſetzen, daß dieſe Stadt nach der Gelegenheit ihrer herrlichen Situation, und ihrer erſten Chriſtlichen Einwohner Induſtrie eine der erſten dieſes Norder-Theils Teutſch-Landes mit geweſen, welche ſich durch ihre Commercia und Schiffahrt empor geholffen, und obgleich ſie bis A. 1072. etliche mahl von ihren ungläubigen Nachbahren den Normannen, Slaven und Wil-

Digitized by Google

ſen abgebrannt und von Grund-aus zerſtöhret, dennoch ſich dadurch wieder recolligiret, und nach dem Zeugniß Adami Bremenſis und anderer alten Hiſtorien-Schreiber aus der Aſchen immer herrlicher wieder hergeſtellet; ſo iſt um ſo gewiſſer, daß ein ſo uhraltes Emporium bey ſo beliebten Gebrauch der Handlung, auch mit Schiff- und See-Geſetzen gar frühe verſehen geweſen ſeyn müſſe. Der Beweiß iſt klar, und findet ſich ſolches See-Recht nicht allein in dem antiquen Original Stadt-Buch, welches inter Cimelia Civitatis auf unſerm Archivo aſſerviret wird, ſondern auch in dem Codice auf der Bibliothec und andern mehr von A. 1276. oder 77. und zwar unter der Rubric: Schip-Recht, ohne eigenen Buchſtaben, wie doch ſonſt die andern Titul alten Stadt-Rechtens nach der Zeiten Ahrt ſich diſtinguiret befinden.

Es beſtehet ſolches aus XXVIII. Capitulis oder Articuln, und nach von mir beſchehener fleiſſigen Collation verſchiedener Codicum auſſer jetzterwehnten, inſonderheit des Gottſeeligen und weyland Hochverdienten Bürgermeiſters Herrn Bernhardi Mattfelds Dr. welchen vorjetzo Herr Franciſcus Stubbe J. U. Dr. beſitzet, und Herrn Nicolai Stampehl J. U. D. & Reip. Patriæ Senatoris, concordiret der Text in allem was die Subſtantialia und das Recht an ſich betrifft, denn, da der Senſus ſonſt richtig, auf die Diverſität eines oder des andern Worts, und deſſen Verſetzung, welches bey dergleichen MSS. nichts ungewöhnliches, und ſich hier öffters findet, unmöglich zu reflectiren geweſen.

Dieſes alte der Stadt eigenes und aus keinen andern entlehntes Recht nun, habe zum Fundament meiner Arbeit geleget, und nach ſolchen die Neuen Geſetze zu erklähren zu meiner Richtſchnur erwehlet. Weilen aber ſolches, da es in ſo wenig Händen, ziemlich rar, und jetziger Zeit faſt unbekannt geworden, von mir aber in meinen Anmerckungen be-

ſtän-

Digitized by Google

ſtändig angeführet wird, es alſo bey dem Gebrauch meines Wercks zum nachſchlagen und conferiren unentbehrlich, ſo habe dieſes Schiff-Recht nebſt einigen kurtzen zu meinem Zweck dienenden Obſervationibus und Erläuterungen, da, was das Jus in Theſi betrifft, ſolches Loco convenienti in Verfolg des Textus meines Objecti jetzigen Stadt-Rechtens ſich weiter finden wird, hier einführen, und bey jeden Articul die Loca parallela des Statuti Reviſi von 1497. und moderni notiren, alſo wie dieſes alte Geſetze, als der Grund der jüngern, nach jetziger Zeit zu Illuſtrirung und Erklärung Unſers Stadt-Buchs mit vielen Vortheil und Nutzen gebrauchet werden könne, anweiſen wollen.

Wobey ich unerinnert nicht laſſen kan, daß zur Diſtinction in meinen Allegationen durch Statutum Antiquum das uhralte und das Reviſum von 1497. durch Statutum Vetus benenne und verſtehe.

Welchem nechſt, daß dieſes uhralte Schiff-Recht ein durch Raht und Bürger beliebtes und publicirtes Stadt-Geſetze und Sanctio Pragmatica ohnſtreitig geweſen, beweiſet der Eingang:

Se meine Raht un de Börgere van der Stadt Hamborg hebbet dit Schip-Recht gewillkohret un uhtgegeven.

Cod. Matfeld. leg. de gemene Raht.

Und muß dieſe Expreſſion von meine oder de gemene Raht von den uhralten Ritu der Umſetzung und alternativen Regierung des Rahts, wovon in Stat. Antiquo ſo wohl als Veteri ſub. A nachgeſehen werden kan, verſtanden werden, und will ſo viel ſagen, als der gantze und geſampte Raht, ſo wohl der in der Regierung das Jahr ſte-

 hender

hender, und das darauf folgende die Regierung wieder antretender Raht.

Die erſten fünf Articul enthalten die Ordnungen der Vlandriſchen Hanſen, und weilen durch dieſelbe das Weſterſche Commercium, als der Zeit das fürnehmſte Stück der Handlung, getrieben, ſo iſt dieſes Schiff-Recht auf dieſe Hanſen auf gewiſſe Maaſſe mit eingerichtet.

Art. I.

So welck Uſe Börger kumbt in Vlandern un hevet he alſo vele Kopſchattes als 14. Sol. Englis oder mer/ he ſchall geven eenen Schilling Englis tor Hanſe und twe Penning Vlamis Uſer leven Vrouen Sunte Marien.

To Utrecht ſchall jewelc Uſer Börger geven 3 Sol. Utrechtis tor Hanſe un twe Pennige Uſer Vrouen/ unde van deßeme Gelde/ dat men all dus tor Hanſe gifft/ ſchall de Oldermanne unde de denne da ſien/ de twe Deele verdohn/na ehren Willen/ unde den drüdden Deel ſchall men in den Block leggen.

Kopſchattes) Kauffmanns-Waaren die man zu Marckt bringet, oder der Wehrt des Einkauffes der Gühter, welche der Kauffmann bey ſich führet.

Hanſe) oder nach Ahrt der neueren Zeiten Hänſe, iſt ein alt Teutſch oder Gothiſches Wort und bedeutet conſociatam hominum multitudinem, ſpecialiſſime & κατ᾽ ἐξοχὴν, eine Societät von vielen zu einer beſondern Handlung vereinigten Kaufleuten.

Vid.

Digitized by Google

Vid. Lambec. in Orig. Lib. II. ad A. 1261. Kuricke in Prolegom. Comment. ad Jus Marit. hinc Hänſer, ein Socius und Kompahn von einer Hanſe; und Hanſen oder Hänſen, einen mit gewiſſen Formuln und Ceremonien in eine ſolche Societät aufnehmen, und hat man alſo von dieſem Worte die zur Handlungs-Geſellſchafft vereinigte Städte Hanſee-Städte genennet.

Es findet ſich das Wort in Privilegio Henricii III. Angliæ Regis de A. 1266. in Verbis: *Concedimus Mercatoribus de Hamborg pro Nobis & Hæredibus noſtris, quod Ipſi habeant Hanſam ſuam per Seipſos per totum Regnum in perpetuum*, wie ſich ſolches beym Lambec. in Orig. ad d. A. findet, und iſt dieſes Diploma von einer particulier, und dieſer Stadt eigenen Hanſe zu verſtehen; Dabey mich wundert, daß dieſer ſonſt ſo gelehrte Mann von dieſem alten Statuto und der Vlandriſchen Hanſe nichts gewuſt, welches ex verbis: *Donec antiquiora alia Diplomata in lucem proferantur*, klar genug zu bemercken, einfolglich von vorgedachten Privilegio ſchreibet, daß aus dieſem zuſchlieſſen, *deberi Hamburgenſibus ſi non primam at certe inter primos Fundationem celeberrimi Diribitorii*, nemlich dieſes Londiſchen Hanſe-Comptoirs, welches er für das erſte und ältiſte angeſehen. Und irret er ſich ſehr, daß er dieſe der Stadt ex dicto Privilegio Henrici III. particulier Hanſe mit dieſem der Teutſchen Hanſe-Comtoir den Stahl-Hof und Gvildhall confundiret, da es doch ihme bekannt ſeyn ſollen, das ſub Eduardo IV. A. 1447. per Conventionem Trajectinam, welche ſich in forma beym Aitsma Lib. XVI. findet, auch in Adjunctis Marquardi ſub Lit. D. anzutreffen, denen Hanſe-Städten der Stael Yard oder Stahl-Hof allererſt eigenthümlich abgetreten: Jngleichen ſcheinet ſeine Derivation des Stahl-Hofs von Stapel-Hof & Contracto Stahl-Hof *à coacervatione cumulatim diſpoſitarum Mercium*

nicht

nicht zureichlich zu ſeyn, und hat es Aitsma, als der der Engliſchen Sprache mächtig geweſen, meines Bedünckens beſſer getroffen, welcher nach dem Wort-Verſtand dieſe Denomination von Stahl, Chalybe, womit die Oſterlingen oder der Hänſiſche Kauffmann, als einer der Engliſchen Nation annehmlicher Waare, der Zeit viel gehandelt, hergeleitet. Es iſt aber von dieſen particulier Hänſen, um ſolche mit den Hänſiſchen Comtoiren nicht zu confundiren, zu mercken, daß jene ungleich älter wie dieſe, denn obgleich ſo wohl Tratziger als Lambecius den Anfang des Fœderis Hanſeatici dem Jahre von 1241. zueignen, in welchem die Städte Lübeck und Hamburg zu Maintenirung ihrer Commercien unter einander das erſte Bündniß getroffen, und kein Zweifel, wie nachhero die Wendiſche und Sächſiſche Städte ſich ſolchen aſſociiret, daß andere und faſt alle conſiderable Kauf- und Handels-Städte ſowohl inn- als auſſerhalb Reichs nach Verlauff von Jahren mit eingetreten, daraus endlich die groſſe und formidable Confœderation Hanſæ Teutonicæ der Teutſchen Hanſe entſtanden, ſo iſt doch gewiß, daß deren Standgreiffung und Etabliſſement allererſt in das XIV. Seculum einfält, und daß dasjenige, was man ratione Brügge als dem erſten Hänſiſchen Comptoir, ex Privilegio Margarethæ Comitis Flandriæ anführen mögte, von welchen Marquardus d. Jure Mercat. Lib. 2. cap. 7. N. 47. und 51. daß es um das Jahr von 1262. von denen Hänſiſchen angefangen frequentiret zu werden, von dem Anfang der Hanſe etwa von Lübeck und Hamburg und denen Wendiſchen Städten zu verſtehen ſey.

Vlandern) man hat der Zeit die gantze Süd-Holländiſche Cüſte Vlandern genannt, und die Einwohner Vlaminger.

Gleich-

Gleichwie nun die Unſrigen bey denen Vlamingern ihre Hanſen, worunter die Freyheit eigene Kauf-Häuſer, Staven und Comtoiren unter der Authorität, Inſpection, und Direction eines Oldermanns, imgleichen ihre Morgen-Spracken oder Gericht zu halten, die Zollfreye Einführung und freye Niederlage der eingebrachten Gühter und Waaren und deren Abſetzung, des Aufenthalts und freyen Gewerbes und Handlung nach denen Privilegiis und darüber errichteten Verträgen zu verſtehen, ſo haben auch hinwiederum die Vlaminger unter gewiſſen Bedingungen allhier die Ihrige gehabt, und iſt dieſe Stadt alſo der Niederlags- und Stapel-Ort der Weſterſchen Waaren geweſen, wie ſolches Traтziger ad A. 1252. und 1268. ſchon angemercket.

Von der in dieſem und andern folgenden Articuln enthaltenen Engliſchen, Vlamiſchen und Utrechtiſchen auch hieſiger Wardirung des Solidi und der Pennige dieſer Zeiten getraue ich mir nicht was gewiſſes zu ſetzen, dienet auch zu meinem Zweck nicht, was aber ſonſt die mir bekannte ältiſte Ausrechnung unſers Solidi und der Penninge anlanget, beziehe mich auf dasjenige, was Herr B. Langenbeck b. m. in ſeinem Commentario ad Stat. Vetus B. 9. davon notiret, nach welcher ein Solidus oder Schilling 12 ßl. alt Geld, einen halben Reichsthaler und ein Pfenning, einen Schilling alt Geld, zwey Schillinge jetziger Wardirung ohngefehr ausgetragen.

Daß dieſe Hanſe zu Utrecht, Trajecti ad Rhenum, gehalten, marquiret eine groſſe Antiquität, die Zeit nemlich, daß dieſe Stadt am Rhein gelegen geweſen, und dieſer Fluß, ehe er nach einiger Meynung A. 860. oder anderer 1170. Vid. Guicciardin. in Deſcript. Belg. ausgebrochen und in den Lech gefallen, derſelben ſo nahe vorbey gegangen, daß immediate aus der See auf den Rhein Schiff und Gühter zu Utrecht an-

anländen können, dahero es kömmt, daß noch dieſe Stunde die Waſſer von Utrecht de Rine genennet werden, Mart. Zeileri Itinerar. German. Textus Topograph. Meriani von der Stadt Utrecht. Conf. Phil. Clüver German. antiqu. Lib. 2. Cap. 36.

verdohn na ehren Willen) zu den Unkoſten der Hanſe nach ihren Guhtfinden anzuwenden.

in den Block/) der Block iſt ein mit Eiſen ſtarck beſchlagenes und mit einer Ketten irgend angeſchloſſenes Tönnichen oder Lade geweſen, worinn man das Geld ohne Oeffnung einlegen können, wie man noch jetziger Zeit dergleichen hat, davon der Alter-Mann und die Beyſitzer den Schlüſſel gehabt, und das Geld etwa quartaliter gezehlet und beygeleget.

Art. II.

To Utrecht binnen der Stadt ſchall men de Hanſe holden/ alſo ſchall men **ock to Oſterkercken** in Vlandern de Hanſe holden/ **unde anders nergene/** de Oldermanne legge ſe **den anderswo/ mit der Hanſe Bröder Rade.**

de Oldermanne) in ſingulari; Iſt alſo nur ein Oldermann geweſen, welchen Zweifelsohne die Hänſe-Brüder aus ihren Mitteln erwehlet, welcher à Senatu confirmiret, und von den Grafen in Vlandern in ſolcher Function recipiret und erkannt worden; Dergleichen Alter-Männer ſich in allen Hänſiſchen Ordnungen und Statutis finden, Conf. Marquard. d. I. M. Lib. 3. cap. 6. woſelbſt

woſelbſt angeführet, daß ſie gar beendiget worden, auch Formula Juramenti befindlich. Jetziger Zeit nennet man ſie Conſuls. Vid. Lib. Conſulat. in den erſten Capitulis. Marquard. d. l. It. quæ not. in Supplem. von der Admiralität §. 31. & 32.

Oſtkercken) Oſtercken Cod. Stampehl. & Biblioth. und Oſterkercken Cod. Matfeld. Ob Oſtkercken der Ort ſey, welcher ohnweit Zirick-Zee, oder das Oſt-Kerck, welches zwiſchen Sluys und Damme bey Brügge belegen, ſtelle dahin: genug, daß es ein der Zeit bekannter Handlungs-Ort und guter Haven in Vlandern geweſen.

Die Worte: anders nergene beſtätigen das Alterthum dieſes Statuti, und daß dieſe Hanſen ungleich älter ſeyn müſſen, als die von Brügge, deren mit keinem Wort erwehnet wird, da doch dieſelbe nach Hrn. Marquards Meynung Lib. II. Cap. 7. §. 51. ſchon A. 1262. frequentiret worden.

Art. III.

Ein jewelc Mann uſer Börger ſcall des Sünnendages kamen to der Morgenſpracke/ by 2 Penninge Englis, id ne do ehme Noot/ ofte he ne hebbe Orlof van dem Oldermanne. So we ock dar geladet werd/ ümme Klage/ unde kömet he nicht/ he ſcall id beteeren mit 12 Pennige Englis.

Morgenſpracke) das in Hanſen, Zünfften und Societæten gewohnte Gericht, welches von dem Oldermann und ſeinen Beyſitzern in den Morgen-Stunden gehalten worden, über die zu ſolcher Hanſe und Zunfft gehörige, zwiſchen den Hanſen-Brüdern und Zunfft-Genoſſen

 vorge-

vorgefallene Streitigkeiten von dem alten Teutſchen Worte Morgin mane, der frühen Tages-Zeit, Vormittags. Vid. Frid. Lindenbrog. in Gloſſar. voce Morgengabe und Spracke, welches gebrauchet worden pro Colloquio vel ad Deliberatione, auch der Zuſammenkunfft ad Deliberandum. Dergleichen Morgenſprachen noch jetziger Zeit bey Aemptern und Zünfften gewöhnlich, wovon in Rec. d. A. 1529. art. 84. 1570. und 1603. art. 43. Gleichergeſtalt heiſſet Burſprache in unſern alten Expoſitoriis Cameræ Civiloquium & Concluſum Senatus & Civium; denn Buren ſeyn nach der alten Sprache von Buen, bey einander wohnen, Vicini Nachbahren, Belgis Buren, Burmannen, und Cives Bürger, & Buri Burg, Saxonice, Villa Civitas.

geladet werd umme Klage) Stat. Antiquum M. 4. vorbeeden / für Gericht fordern oder citiren.

beteeren mit 12 Pennige) Pœna Contumaciæ Stat. antiqu. d. l. he ſcall wedden i. e. ſeinen Ungehorſam zu beſſern geſtraffet werden; Dieſe Straffe beweiſet, daß der Oldermann ein würcklich Judicium delegatum exerciret, in Specie per Verba Finalia Artic. ſequ. un dar ſchall man dat ſcheden mit Rechte.

In Cod. Matfeld. iſt dieſer Articul in der Ordnung der vierte und der folgende der dritte, und Loco des Sonntags ſtehet der Sonnabend.

Art. IV.

Jd ne ſcall neen uſe Börger den andern verklagen vor dem Baliven ofte vor dehme Schul-

Schulteten, ſo we ſo dat deit, de ſcall dat beteren mit 3 Marcken Sülvers to der Stadt Köre / unde he ſcall ock ehme ſienen Schaden oprechten. Een Mann ſcall den andern verklagen in der Morgenſpracke / unde dar ſcall man dat ſcheden mit Rechte.

Schaden uprechten) iſt die Unkoſten bezahlen.

Balliven) a Gallico: Baillif ou Bailly. Italis: Balio, Podeſta; der Richter in Civilibus & Criminalibus, verſtehet ſich hier von dem Stadt-Magiſtrat zu Utrecht und Oſtkercken.

Schulteten) quaſi Schult-Etten, von dem alten Teutſchen Wort Aſen oder Atten richten, den Schuld-Richter, wie ſolches Grot. ad Jurisprud. Batavam Lib. 2. Cap. 28. expliciren will. Atta oder Ette aber hat bey den alten Teutſchen wohl Vater aber nicht Richter geheiſſen, ſondern derſelbe iſt bey den Vrieſen Azing genennet, und Aetga bedeutet einen Geleiter und Regierer. Conf. Ver-ver. in Comment. ad art. 25. Wisb. S. R.

Von den Marcken Sülvers to der Stadt Köre Vid. quæ notavi ad Art. 1. Tit. XIV. P. II. Statut. Von der Marck Sülvers und der Marck Pennige, und deren Unterſcheid. Vid. Lambec. in Origin. Lib. II. §. 7. & 187.

Art. V.

Jd ne ſcall neen Mann neen Ordeel beſchelden in der Morgenſpracke / he ne möge idt beſetten mit 5 Veerdingen / un ſo we dat beſchelt / de ſcall id denne to Hamburg up dat Hueß tehn.

Ordeel beſchelden / un up dat Hueß tehen) iſt von dem Urthel des Oldermanns an den Raht hieher appelliren, und die Appellation vor das Ober-Gericht einzuführen.

Beſetten) verſtehet ſich von deponiren der Fünf Veerdingen, welche Zweifelsohne in Caſum Succumbentiæ dem Gerichte verfallen geweſen.

Cod. Stampehl. leg. mit ver dingen, die Quantität der fünf auslaſſend, und da dingen ſo viel als citiren, würde es von vier dingen oder Gerichts-Tagen zu expliciren ſeyn, welches h. l. nicht quadriren will, halte alſo die erſte Lection beſſer und verſtehe Veerdingen von einer gewiſſen Müntz-Sorte, deren Valor mir zwar unbekandt, aber doch von einiger Importance geweſen ſeyn muß, weilen man das beſchelden dadurch hat ſchwer machen wollen. In Engelland findet ſich noch eine wiewohl kleine und geringe Müntze, welche ſie Fardings nennen.

In einem von Herrn Nicolao Staphorſt, Paſtore zu S. Joh. in ſeiner gelehrten Kirchen-Hiſtorie ex MS. E. Lindenbrog. eingeführten Reſcripto Burchardi Archi-Epiſcopi Bremenſ. d. A. 1345. finde *Veerlingen* eine Hamburger Müntze, ſo vier Penninge gegolten, von welchen Vid. Sperling. de Nummis Bracteatis p. 40. & ſeqq. 47. & 50.

Art. VI.

So wen ſo een Mann ſien Schip verhüret to Norveghene oder to Gotlande / ſo ſcall he jewelcken Knapen geven to Vorlohne 10 Sol. Englis to 12 Wecken / un dar na to jewelcke Wecke 10 Den. Englis.

Englis. To Vlandern werd 12 Sol. Hamborgiſch to 7 Wecken / unde darna to jewelcke Wecken 9 Pennighe Englis. Alldewiele dat een Manne to dem Schore leghet / he ne darf nich mehr geven to der Wecken na der halven Marck / den to der Wecken 2. Sol.

To vorlohn) iſt die Haur.

Sien Schip verhüret) der Schiffer oder die Rhedere des Schiffes, Kompane in art. 25. ſequ. welche gegen Genuß der Fracht dem Schiffs-Volck die Hauer bezahlen und Koſt-Geld oder Weecken-Lohn geben müſſen, welches beydes in dieſen Art. reguliret, erſtlich das Fuhr-Lohn auff die deſignirte der Zeit bekannte Fahr-Waſſer und darna i. e. über das Fuhr-Lohn to der Weken als Koſt-Geld, und das mit dem Unterſcheid, ſo lange die Reiſe und Arbeit gewehret van der vullen Marck i. e. das Wecken-Lohn zum vollen, und wenn das Schiff ſtill gelegen, na der halven Marck die Helfte deſſelben.

Bergen und Drontheim ſeyn mit von den älteſten Handels-Städten, von welcher letztern Adam. Brem. L. 2. cap. 43. Trondemonis Civitas magna Norvagiæ. und de Situ Daniæ: Metropolis Normannorum, quæ nunc decorata Eccleſiis, magna Populorum frequentatione celebratur.

Dieſe Fahrt iſt viel älter als der jetzigen Berger-Fahrer Handlung, welche allererſt A. 1318. ex Privilegio Hanſeatico Hacquini Regis Norvagiæ die Comtoirs-Freyheit erhalten.

Alldewiele dat een Mann to dem Schore legget) i. e. wenn er in dem Haven oder auf einer Rhede lieget &c. Stat. Vet. P. 14. Vid. tamen quæ not. ad Art. 23. ſequ.

Der Jslandiſchen Fahrt, deren zwar hier nicht gedacht wird, doch mit wenigen zu erwehnen, ſo iſt ſolche auch von Uhralter Zeit bekannt geweſen, denn in Rec. d. A. 1483. art. 21. findet ſich ſchon, daß ſie abgeſchaffet; daß ſie aber wieder reaſſumiret und im Gange gebracht in Rec. d. A. 1529. Art. 51. 1548. Art. 40. 1579. Art. 10. Petri Burſpracke d. A. 1594. Art. 35. & Rec. de A. 1603. Art. 29. & 47. Nachdem aber die Königl. Däniſche geoctroiirte Compagnie-Handlung eingeführet, hat ſolche gäntzlich aufgehöret.

Art. VII.

Wo ſwelck Schip-Knape des Nachts buten Schepe legħet ſünder Orlof/ de ſcall id beteren mit 4. Pennige Englis/ de ſcölen nehmen de Schip-Here unde de Schipmanne.

Der Schiffer als eine Straffe des Ungehorſams, und die Schiffleute, weilen ſie in ſeiner Abweſenheit vor ihm mit arbeiten müſſen. Concord. Stat. Vet. P. 19. vid. Art. 16. Tit. XIV. P. II. Stat.

Art. VIII.

Wo ſwelck Schipmann van See-ſwegen weddergift ofte leghachtig werd/ de ſcall wedderkehren all ſien Vorlohn/ dat ſcölen ock nehmen de Schip-Here un de Schipmanne.

Cod. Matfeld. add. in fine das Wort gelick, daß der Schiffer und Schiffleute es gleich theilen ſollen.

wedder-

weddergifft) per Vomitum ex Nauſea Maritima, daß er See-kranck wird, weilen er die Ausdämpfung der See und die harte Bewegung derſelben nicht vertragen kan, Jus Lubec. Lib. 6. Tit. 1. art. 11. die See-Kranckheit alſo ankommt, daß ſie ihre Arbeit und Dienſte nicht leiſten können. Conf. Not. ad. Art. 30. Tit. XIV.

leghachtig) dergeſtalt kranck, daß er ſich legen muß, und nicht arbeiten kan, Hanſ. S. R. Art. 2. Tit XIV. vid. quæ not. ad dict. Art. 30.

Art. IX.

Egelick een jewelck Schip-Heere ſcall vohren jewelcken Schipmanne to Norveghene unde van den to Gotlande unde van den V. Schip-Punt ſchwares ofte 20 Rechte/ ofte dat Schip mit Holte laden is/ ne mag een Knape ſine Voringe nicht laden/ de Schip-Heere ſcall eme geven dar he ſine Vracht nimbt van dehme Punde alſe ehme höret/ twiſchen min und meeſt. Van Rotzeil een Vat Wines/ ofte V. Hode Soltes/ van Engelland ofte van Irrlande eenen Sack Wullen van twe Wagen/ van Hamburg 16 veerde Beers oder 4 Pund ſchwares oder een Pick-Vatt/ oder een Wolt-Vatt Aſchen oder een Hundert Seven Fote Holtes oder een Half-Hundert Wagen-Schottes/ dat minn den 10. Sol. coſte ſy: ofte een Hundert Melevacke/ ofte een half 100. Molden/ ofte lütghen/ ofte eenen Wiſchepel Kornes/ ſo welck Hande id ſy.

Dieſer

Dieſer Articul handelt von der Führung, und iſt der Senſus, daß auf den Reiſen nach Norwegen und Gotlande der Schiffer und die Schiffsleute die Führung genieſſen ſollen, entweder in natura der würcklichen Einladung, oder an Gelde nach Proportion der Fracht, per verba: ne mag en Knape ſine Voringe nicht laden, ſcall de Schipper eme geven, dar he ſine Vracht nimbt, i. e. in loco der Löſchung, woſelbſt die Fracht bezahlet wird, alſe ehm höret twiſchen mimn und meeſt, nach Proportion der Führung. Concordat Lib. Conſulat cap. 130. und nennet dieſes alte See-Recht die Führung Cantarate a Cantaro, determinata quantita di Peſo. Dittion. della Cruſca Voce Cantaro. Iſt alſo dieſe Gerechtigkeit ein gar altes Herkommen. Wisb. S. R. art. 30. Sie haben aber nach der Diſpoſition in cap. 131. d. Lib. Conſul. dieſe Führung der Zeit an keinen andern überlaſſen können, wie jetziger Zeit geſchiehet. Vid. quæ not. ad art. 14. Tit. XV.

Weiter determiniret der Articul, worinn die Führung reſpective gehend und kommend beſtanden, und zwar auf denen Reiſen von Norwegen, Gotland, Franckreich, Engelland und Irrland.

Egelick) dieſes Initial-Wort iſt in Cod. Stampehl. nicht befindlich, und iſt dieſe Lection beſſer, weilen dieſer Articul cum præced. keine Connexität hat.

20. Rechte/) Cod. Matfeld. leg. Rechtere. Obſcurum; muß eine Art von Gewichte ſeyn, wovon ich ſonſt bishero nichts gefunden.

nicht laden/) Cod. Stampehl. leg. laten, daß kein Raum oder Platz verhanden, daß er ſeine Führung laſſen können.

Rotzeil/) Cod. Matfeld. Rodzele iſt Rochelle.

Veerde

Veerde Beers) Cod. Matfeld. Veerdere, das Viertel einer Tonnen.

Hode Soltes) iſt alſo das Saltz aus Franckreich der Zeit geholet. Und bedeutet dieſes Wort eigentlich eine Flandriſche Maaſſe für trockene Waaren. Vid. Carol. du Freſne Gloſſar. med. Latin. Voce Hoda.

Hudas & Choros findet man paſſim in Diplomatibus von Saltz-Maaſſen. In der alten Rulle des Greefen-Tolles wird das Saltz nach Wiſpel gerechnet. Jetziger Zeit nach Laſten und Tonnen.

Eenen Sack Wullen van twee Wagen) Conf. art. 16. ſequ. ubi Vlocken. Ob es von einer Quantität von zwey Wagen-Fuhren oder ſonſt vom Gewicht zu verſtehen, muß dahin geſtellet ſeyn laſſen.

van Hamburg) iſt die gehende Führung.

4 Pund ſchwahres) iſt vom Schiff-Pfund zu verſtehen, hat alſo der Zeit eine Tonne Biers ein Schiff-Pfund oder 280 Pfund gewogen; woraus folget, daß die Tonne auf ein Viertel kleiner geweſen wie jetzo.

Wolt-Vate) vielleicht eine Maaſſe, deren man ſich in Wäldern gebraucht, wovon, und der Aſche vid. art. 16. ſequ.

Wiſchepel) Cod. Matfeld. leg. Windſchepel. Iſt ohne allen Zweiffel ein Wiſpel oder eine halbe Laſt nach jetziger Rechnung.

In Diplomate Donationis Comitum Johannis & Gerhardi d. A. 1250. d. 1. Jul. dree Wiſpel, welckere Wiſchepel worden genöhmet. Man findet auch Borgſchepel in einem andern Diplomate dieſes Herrn Grafen ſelbigen Jahres und Tages: 14 Borgſchepel dem Prediger zu St. Jürgen.

Von der Führung Conf. quæ not. ad art. 14. Tit. XV. Es findet ſich davon eine alte Conſtitution d. 26. Jul. 1597. in dem Holländiſchen Placat-Boeck Editionis d. Anno 1644. und da ſolche wenig bekannt, habe zu Erläuterung dieſer Materie daraus anführen wollen, daß der Zeit ſchon die Führung ſehr odieux geweſen, maſſen in ſolcher die Querelen enthalten, daß unter dem Prætext ſolcher viele Frauden (ſeyn Unterſchleiffe) ausgeübet, und dadurch nicht allein der Kaufmann und die Handlung, beſondern auch *de gemeene Middeln* (die Zölle) ſehr verkürtzet worden, darum denn von ausgehenden Gühtern keine Führung zugeſtatten, von einkommenden aber und zwar von Oſten den Schiffern oder Steuer-Leuten jeden nur eine halbe Laſt, und jeden Matroſen eine Drittel-Laſt NB. der Waaren, womit ein Schiff am meiſten beladen, zugeſtanden, jedoch daß ſie keine Wollene, Seidene, Lackene, oder andere Waaren, ſo nach der Ehle und Gewicht verkauffet werden, befreyen können.

Von Weſten aber wäre nur das freye Saltz, aber keine Kaufmanns-Waaren zuzuſtehen.

Von Franckreich denen Schiffern und Steuer-Leuten eine Pipe oder zwey Oxhofte jeden, und jeden Matroſen ein Oxhoft Wein oder Pflaumen.

Von allerhand Bieren aber von hundert Tonnen acht Tonnen, von allerhand Holtz-Waaren der ſechste Pfenning deſſen, was dieſe Waaren an Convoy-Licenten bezahlen, und weiter nichts.

Art. X.

Wart en Schip gehüret to Winter-Fiſche to Norveghen ofte to Schone / unde alſe dat Schip kumbt to Engelande ofte to Vlandern / un

willet de Urugt-Lüde dat Schip hebben vor de Hovede/ ſe ſcölen deme Schip-Heeren geſen/ den dridden der Urugt mer/ alſo dat de erſte Urucht ſy twe Dehl/ un dehme Stürmanne un jewelcken Schipmanne den dridden Dehl ſines Lones mer. Js ock en Schip gehüret to Schone um Schliptit des Haringes/ un willet de Urucht-Lüde to Norveghene/ ſe ſcölen ock geven den drüdden Deel der Urucht mer/ unde den Haring/ den de Stürman un de Schipmanne copen ſcholden to Schone/ ſchall men jim geven uht dehme Boneke.

Dieſer Articul handelt von Verbeſſerung der Fracht und der Hauer auf den dritten Theil mehr, wenn ein Schiff nach Franckreich ſeine Reiſe proſequiren ſollen, oder auch die Reiſe von Schonen auf Norwegen verlängert.

Vragt-Lüde) ſeyn die Einlader oder Befrachter. Vid. quæ not. ad art. 14. Tit. XIV.

Winter-Fiſch) iſt der Backeliau, Stock- und Klip-Fiſch, und Häring der Sommer-Fiſch, und iſt der Winter-Fiſch der Zeit in der Nord-See auf die Norwegiſche und Jslandiſche Cüſte gefangen, der Sommer-Fiſch aber in die Oſt-See auf der Schoniſchen.

to Engelland) iſt alſo auch dieſes Statutum älter, als der Engellands-Fahrer Brüderſchaft, deren Hanſe in dieſem Schiff-Rechte nicht gedacht wird, welche aber nach der Vlander-Fahrern ſonſt die älteſten, und iſt ihr Anfang auf die Zeiten vorgedachten Privilegii Henrici III. Angliæ Regis de A. 1266. anzuſetzen.

 derch

Digitized by Google

dorch de Hovede) i. e. die Bucht von Franckreich durchs Canal, Gallis: la Manche.

ümme Schliptidt des Harings) iſt die Zeit, wenn der Häring leichtet und gefangen wird to midden Sommer von St. Johannis Dag anzurechnen. Conf. Burſpracke Petri d. A. 1594. art. 58.

uht dem Bonecke) Cod. Matfeld. & Stampehl. leg. uht dem Bonecke, und mit Recht, i. e. aus dem Bonning, welches die Ladung: denn es iſt hier die Frage von dem Häring, welchen der Steuermann und die Schiff-Leute zu ihrer Führung kauffen, und frey führen wollen, den ſollen die Fracht-Leute ihnen geben aus dem Bonecke oder Bonning, von ihrer Ladung. Vid. Jus Lub. Lib. 6. Tit. 1. art. 12. ubi wenn der Bonning gebrochen, das iſt, zu löſchen angefangen.

Iſt alſo dieſe Handlung auf Schonen auch weit älter, als die alte Fahrt der Schon-Fahrer, derer Anfang ad Tempora Regis Waldemari III. nicht unbillig zu referiren, da um ſolche Zeit die Invention den Häring nach jetziger Ahrt recht zu ſaltzen von Wilhelm Böckel, welcher A. 1347. zu Biervliet geſtorben, ausgeſonnen und bekannt worden. Von der alten Fahrt auf Schonen, Jütland und Falſterbo Vid. Marquard. de J. Mercat. Lib. 3. cap. 1. §. 44. und die Ordinantien der groſſen Fiſcherey von Holland, Seeland und Weſt-Briesland d. 12 April 1588. 1593. d. 17 Mart. 1595. d. 9 Mart. in dem Holländiſchen Placat-Buch d. Editionis.

Art. XI.

So wen en Schip van Norwegene kumbt mit Winter-Fiſche un de Schip-Here dat Schip

Digitized by Google

Schip verkofte/ ſo ſien leddig de Stüerman un de Schipmanne/ de Schip=Here ſcall averſt den Frachtlüden hüren en goed Schip/ ofte ſe id hebben willen/ dar ſe ehr Goed meve to Hueß vören. So wor ſo en Man ſien Schip vercofft/ ſo ſcall he ſienen Schipmannen geven to 14 Nacht Wekenlohn. Leget aver en Mann ſien Schip to Winterlage/ ſo ne gift he mer to achte Dagen Weckelohn.

14 Nacht Wekelohn) nach alter Teutſcher Ahrt zu rechnen. Tacitus de Moribus Germanorum: Cap. XI. Non Dierum Numerum, ut Nos, ſed Noctium computant; Sic conſtituunt, ſic condicunt. Nox ducere diem videtur. Iſt ſo viel als für 14. Tage Zehr=Geld, weilen das Volck ledig, wann das Schiff verkauffet; aber nur 8 Tage, wenn es zur Winterlage aufgeleget wird. Vid. art. 13. ſequ. Stat. Vet. P. 18. Conf. quæ not. ad art. 6. præced.

den Vragt=Lüden) den Einladern, welche bey ihm im Schiffe und zu dieſen Zeiten mit gereiſet. Stat. Vet. P. 17. Conf. art. 14. Tit. XIV. cum Notis & quæ not. ad art. 3. d. Tit.

Art. XII.

Idt ne ſcall ock neen Schip=Here ſienen Knapen Orlof geven ofte laten up enen Olande he ne hebbe witlicke Bröcke dan/ alſo ne ſcall ock neen Knape ſienen Heren dar begeven.

Witlicke Bröcke) ſeyn kundbahre Verbrechen, Wisb. S. R. quade Feiten art. 13. und 27. Tit. XIV. Stat. Vet. P. 16.

Art. XIII.

Ide ne mag ock neen Schip-Here ſien Schip vor Sünte Martens Dage opleggen tor Winterlage ſünder der Uruchtlüde Willen. Na Sünte Martens Dage ne ſcall ock neen Schip-Here to der See ſegeln/ to der Uruchtlüde Willen.

Martini iſt des Sommers Ende Wisb. S. R. art. 7.

to der Urugtlüde Willen) i. e. wenn ſie es gleich verlangten und begehrten. Stat. Vet. P. 14. Conf. Jus Lub. Lib. 6. Tit. 4. art. 4. & quæ not. ad art. 10. Tit. XIV.

Art. XIV.

So wor ſo en Schip tobrickt unde kumbt mit den brockenen Schepe ſo vele to Lande alſe de Urucht wehrt is/ da ſcall de Schip-Here ſien Urucht van nehmen.

Dieſer Articul findet ſich in dem Authentico cancelliret, die Correction deſſen aber, in den Additional-Articuln von jüngerer Zeit doch vor 1497. in art. 33. ultimo dieſes Schiff-Rechts.

Art. XV.

So we ſo hüret en Schip/ unde ſchepet he darin ofte nicht/ unde will he uhtſchepen/ eir dat

dat Schip to Segle geit / he ſcall geven halve Vrucht / ſeglet averſt dat Schip dre Mielweges to der Sehewart / he ſcall geven vulle Vrucht.

Stat. V. P. 30. vid. quæ not. ad art. 5. Tit. XV.

Art. XVI.

So twelck Man ſelve ſien Schip ſchepet / de ne gift nen Windegeld / ſo we ſo hüret en Schip / de gift Winde-Gelt. Van enen hundert Kornes gift men in unde uhttoſchepende 2 Sol. Englis unde to kölende 1 Sol. van der Laſt Waſſes 4. Pennighe Englis / van der Laſt Copers / Tenes undt Blies 3 Pennige Englis / van enen Hundert Sparren van 40. vohten 7 Solid. Englis / van 24 vohten Sparren 2 Sol. Englis / van Stenderen de benedden 20 vohte lang ſien 3. Sol. Englis unde de boven 22. vohte ſien 4 Sol. Englis / van enen Cooghen brede 40 vohte lang eenen Hamborger Penning in / un ut enen Vlamiſchen. Is id 50 vohte lang man gift davor 1 Engl. Pennig. Van ene 100. Remen boven 20. vohte gift man 6 Pennighe un benedden 18. vohte 4 Pennige Engl. van Wagenſchotte / van Licholte / van Stappen dat boven 35 Sol. is gecoft ſcall man geven 2 Pennige Hamborger in / unde 2 Pennige Vlams uht / un is id gecoft umme 2 Pund ofte dürer / man gift van dem Hunderde 2 Pennig Englis

Englis un is et benedden 30. Sol. coſt/ id gifft 1 Englis Pennig in unde uht.

Van eenen Vate Aſche van Levenwolde unde van Parlebergeſchen Vate 4 Pennig/ van Hiddes Ackerſchen Vate 3 Pennig/ van enen Wolt-Vate 2 Pennig Englis/ van eenen voder vate Smeeres 4 Pennig/ van eenen vate Wedes 4 Pennig/ van ener Meeſe Wedes 6 Pennig/ van enen vate Wines van Rotzeil ofte van eenem Olgye vate 6 Pennig/ van enen Riniſchen vate 1 Schilling/ van en voder Peckes 4 Pennig Englis/ van eenen Kannen Blocke 18 Pennig/ van eenen 100 Knarre Holtes/ dat 24 vohte lang is ofte darbaven 2 Schillinge/ unde benedden 20 vohte 1 Schilling/ van 200 Soven vote Holtes ofte 5 vohte 1 Schilling unde van 200 Molden alſo/ unde van 300 Mele vate 1 Pennig/ van Stenderen 14 vohte lang 18 Pennig/ van 6 Vigen-Corven 1 Pennig/ van 3 Mandel Sacken 1 Pennig/ van tween Wagen Blocken 1 Pennig/ van der Tere Wandes 3 Hellighe un all is edt by Engliſchen Gelde geſeghet.

So wat in un uhtgeſchepet ward mit des Schip-Heren Tauen/ des Winde-Geldes ſcall he hebben den dridden Deel.

Conf. art. 36. Wisb. S. R. und d. art. 36. Tit. XIV.

Dieſer Articul handelt von Winde-Geld, Kühl-Geld, und von des Schiffs-Volcks Lohn, um die Waaren ein- und aus-

auszuſchiffen; Es ſeyn aber dieſe Puncta ohne Ordnung durch einander geſetzet. Dergleichen Conſtitution findet ſich in dem Wisb. S. R. art. 46. wiewohl dieſe viel ſpecialer. Der Anfang wird gemachet mit den Reguln des Winde-Geldes, wer ſein Schiff ſelbſt ſchepet, i. e. beladet oder befrachtet, der gibt kein Winde-Geld, weilen dieſes wegen Gebrauch der Tauen bezahlet wurde; da es num hoc Caſu ſeine eigene Tauen waren, bezahlte er kein Winde-Geld. Vid. Clauſulam Finalem, daß aus dieſer Urſachen, wenn die Schiff-Leute ſeine Tauen gebrauchen, der Schiffer in dem Winde-Gelde participiret. Dahingegen, wer ein Schiff häuret, *bezahlet* Winde-Geld, weilen er ſich des Verhäurers Tauen bedienen muß.

van eenen Hundert Kornes) Es muß die Maaſſe des Scheffels oder Meeſe hierunter mitverſtanden werden. Das Wisb. S. R. hat eine Laſt d. 1. Nach der alten Rulle von Greefen-Tollen iſt eine Laſt zwölf Schiff-Pfund, und in ſolcher findet man Wiſpel von Weitzen, Rocken, Gerſten, Habern und Bohnen, und in art. 9. ſupra ehnen Wiſpel Korns. Ein Wiſpel aber iſt 30. Faß geweſen, nach Maaß-Gebung dieſer Rulle.

Jmgleichen von Säcken in Gärſten, Hafern, Wehten und Wethen-Molte, und weiter in h. art. von einem Vate Wedes, item von einer Meeſe Wedes, und muß eine Meeſe anderthalb Faß geweſen ſeyn, denn von einem Faß gibt man 4. ß. und von einer Meeſe 6. ß. Zoll nach Maß-Gebung allegirter Rullen.

in un ut toſchepende) Wisb. S. R. *van uyte ſchieten*, und wird dieſes Ungeld, Grotengeld, art. 47. genennet. Alldieſes haben die Schiffer und Schiffs-Leute zu genieſſen gehabt, darum diſponiret vorbeſagtes Wisb.

Digitized by Google

Recht, daß, die in dem Winde- und Grotengelde participiren, wenn ſie der Kauf-Leute Suht verſäumen, auch den Schaden beſſern ſollen.

to kolende) Wisb. S. R. art. 46. *alſoo vacke als ſy ſe koelen:* laſſen ſie aus Mangel der Külung das Korn verderben, ſeyn ſie ſchuldig den Schaden zu beſſern. Conf quæ not. ad art. 34. Tit. XIV. Wisb. S. R. d. l. addit: *ende ſoo ſcall hy geene Matting hebben van geen Korn,* worunter das Matten-Schüttels, wovon in den Hanſ. S. R. Tit. 13. art. 7. zu verſtehen. Verver ad d. art 46. expliciret es, *dat is Maedſchuddinge* und allegiret zum Beweiß die Handveſte von Amſterdam d. A. 1614. p. 682. welches mich auf die Gedancken bringet, daß Mattinge nicht von Matten, Mattis & Storeis, wie Kuricke ſolchen Hanſiſchen Artical überſetzen und erklähren will, ſondern von der Maaſſe, Meſſen und Einſchütten des Korns zu verſtehen.

Sonſt hat Matten dahero den Nahmen behalten, daß vormahls eine gewiſſe Maaſſe oder Portion von Getrayde in der Mühlen hat zurück gelaſſen werden müſſen, wofür man nachhero eine gewiſſe Accile das Matten-Geld geſetzet. Vid. des Gottſel. Hrn. Schlüters, weyland berühmten JC. & Senat. Tractat von denen Erben in Hamburg P. II. Tit. 32. §. 22. & ſequ. welches eine gar alte Gewohnheit, indem man in der von Thomaſ. in Annal. Guſtrov. p. 52. angeführten Conceſſion Henrici Leonis d. A. 1220. art 8. findet: *Molendinarius recipiet Menſuram de ſingulis Modiis inſtitutam, quæ Matte vulgariter vocatur.*

Koghen brede/) Dielen, ſo zum Schiff-Bau gebrauchet. Cogh iſt eine Ahrt von Fahr-Zeugen, dergleichen die Stadt Amſterdam in ihrem Wapen führet, hinc Cochage, wovon in ſequ.

Wagen-

Wagenſchott) Wisb. S. R. art. 46.

Stappen) Ståfe, Dügen, Pirpen-Ståve.

Aſche) iſt eine uhralte Handlung Wisb. S. R. d. art. 46. man findet ſie ſchon im Privilegio Frid. I. von 1189. cum Cineribus & Blado pro Biada mit Aſche und Korn: hier finden ſich die alten Species der Aſchen, wie denn auch noch jetziger Zeit ſolche Handlung mit Weede- und Pott-Aſche von Dantzig bekannt.

Schmeers) iſt Theer, hinc den Wagen ſchmeeren.

Knarrholt) Wisb. S. R. d. art. 46.

Blocken) Belgis: Scheer-hair, und verſtehe ich es hier von Wolle.

Tere Wandes) Wisb. S. R. d. l. *een teerlinck Wandes*: Iſt beydes eine Quantität von Lacken, und iſt Teerling die Helfte von einer Teren d. alte Rulle des Greeſen Tolles. In der alten Eßlinger Zoll-Rolle iſt es expliciret, daß ein Teerling 24. Stücke Lacken ſeyn.

Hellighe) Hellig, Helling eſt Quadrans der vierdte Theil eines Schillinges. Hæc delibaſſe ſufficiat.

Art. XVII.

So welck Mann ſien Schip verhüret to Utrecht / de ſcall geven jewelcken Schipmanne 12. Sol. to der Vahrt / ſe ſy kort ofte lang / de Schipmanne ſien ock ſchuldig to liggende to Marſe na ehren Schip-Heeren 14 Nachten / un befreſet ſe binnen der Tydt / de Schip-Here ne gifft ehnen nene

 bahte /

bahte/ mar is dat Water apen/ un will de Schip-Here wachten na Urucht un leghet he baven ere Tydt he ſcall eenen geven to der Weecken 18 Pennige Utrechts oder de Koſt/ un dat ſteit an des Schip-Heren Willen/ welckere he ehme geven will. Un ſo wen de Schip-Here ſeglen will/ ſo ſcölen ſe reede weſen/ unde mit em faren. Unde befröre dat Schip underwegens/ ſo ſcölen ſe nene wieſe vertien/ ehr ſe dat Schip to Huſe brochten. Un entbracke enen Spieſe unde Geld/ de Schip-Here ſcall ehnen Geld lenen/ und dat ſcölen ſe gelden/ alſe dat Schip to Huſe kumbt/ und will he des nigt dohn/ ſo mögen ſe wohl ehme unfahren. Untgeit ock en Knape ſienen Heeren mit Moetwillen/ he ſcall ehme wedderkehren all ſien Lohn/ dat he van ehme untfinck.

To Utrecht) verſtehe von hier aus nach Flandern.

to der Vahrt) in genere für Vor- un Wecken-Lohn, für Hauer und Koſt.

to Marſe) bis primo Martii, den Anfang der Fahrt, wie Martini das Ende.

befreeſet ſe) daß das Waſſer noch nicht offen, und frey von Eißgang.

nene Vate] keine Verbeſſerung, weilen dieſer Zufall nicht lange dauren kan.

leghet he baven ehre Tydt] wenn cauſa Sontica der Hinderung des Abgehens ceſſiret, und es des Schiffers Schuld.

to der

to der Weecken oder de Coſt) iſt der klare Beweiß, daß das Wecken-Lohn das Koſt-Geld geweſen.

Reede) iſt gereed und parat ſeyn, daß der Schiffer nach ihnen nicht warten dürffe.

befröre dat Schip underwegens] daß es früher abgegangen, und da zu dieſen Zeiten ſo viel thunlich geweſen die Reiſen terre a terre, wie jetzo die Watten-Fahrer, gegangen, alſo durch einen eingefallenen Froſt leicht arriviren können. Conf. quæ not ad. §. 3. Supplem. von der Grönland-Fahrt.

vertien] vom Schiffe gehen und den Schiffer verlaſſen.

to Huſe] ad locum deſtinatum ſeinen Löſchungs-Platz.

gelden] iſt wieder bezahlen.

unfahren] weilen ſie das Geld zu der Fahrt erſt empfangen, wenn die Reiſe geendiget, und er ihnen, da ſie ſich bekoſtigen müſſen, kein Geld vorſtrecken wollen, konnten ſie den Schiffer verlaſſen, und andere Wege ſuchen.

Mit Mohtwillen] muhtwillig und ohne rechtmäſſige Urſache vid. art. 18. Tit. XIV.

Art. XVIII.

So wen ſo een Man ſülven ladet to Utrecht/ alldewiele dat man inſchepet ofte uhtſchepet/ ſcall he de Knapen becoſtigen.

Stat. Vet. P. 3. vid. art. 3. Tit. XIII.

Art. XIX.

Wegket een Man to Stade to laden to Utrecht wert/ he ſcall jewelcken Knapen geven

 tor

tor Bate 1. ßl. Hamborgs / oppe de Störe 18. Pennige.

Verſtehe über den in art. præced. 17. determinirten Lohn zu der Fahrt.

Art. XX.

So ſwe Schipbrocken Goed ſind / uppe den vorende / de ſcall daraff hebben den twintigſten Deil / de idt halet uppe den Reve ofte in der She / de ſcall hebben den dridden Deil. Un drifft id by den Bord vöre da en Schip ritt / unde dat upthüt / de ſcall hebben den twintigſten Deil.

en Schip ritt) vor Ancker lieget, und bey ſtarcken Wetter und Wind vor ſein Ancker reitet. Terminus Technicus. Stat. Vetus P. art. 46. Vid. art. 5. Tit. XVII. It. art. 31. Rec. de A. 1603.

Art. XXI.

So welck Mann den andern anſeglet oder drifft uppe ene mit ungerade ſo welck ereme Scade dar ſchüt / den ſcall de andere half gelden / un den Scaden ſcall men bewieſen / unde de Anſegeling ofte de Drifft ſcall men tügen / un de den andern den Scaden andeit / de ſcall ſchweren / dat et ane ſienen Danck ſy geſchehen / un de andere ſcall ſchweren / wo grot ſyn Scade ſy / un wat ſien Schip hebbe gekoſtet wedder to maken.

Stat. V. P. 47. vid. art. 6. Tit. XVII.

Art. XXII.

Digitized by Google

Art. XXII.

So wor ſo en Schip der Noht willen Goed uhtwerpet/ dat Schip ſcall mede gelden Marc Marc gelieck/ wart Maſt ofte Towen gecorfen/ de Schip-Here hebbet den Scaden alleen/ darna werde Willköhre ane den/ un de Willköhre ſcholen tügen/ de in dem Schepe do wehren.

Marck Marck gelieck] i. e. das Schiff ſoll mede mit und nebſt den eingeladenen Gühtern zu dem Schaden der geworffenen contribuiren, Marck Marck gelieck, nach ſeinen Wehrt, und was die Gühter wehrt ſeyn.

Aus der weitern Diſpoſition dieſes Articuls, wie auch aus vielen andern Umſtänden, iſt klar zu ſehen, daß dieſes ein eigen Recht, und aus dem Wisbuiſchen nicht genommen. Vid. art. 21. Wisb. S. R. Es iſt aber dieſe Conſtitution in Stat. Vet. P. 33. corrigiret.

Willköhre] iſt ſo viel h. l. als gütliche Vergleichung und Abmachung des Schadens durch gute Männer.

ane den] findet ſich durchgehends, und will das Statutum, daß ohne dem, was gecorffen und gehauen, über den geworffenen Willkühr ergehen ſoll.

Art. XXIII.

So wen ſo en Schip geladen is to dem Schore/ un wegſeglet ungeſchuldiget van den Uruchtlüden/ kumbt den Goede jigt to van werpende/ dar ne ſcall de Schipp-Heere kene Noht

umme

umme lieden. Wert ock en Schip-Here belet mit guden Lüden un geſchuldiget/ dat ſien Schip ſie to ſehr laden/ unde ſeglet he darbaven hen weg/ un wert des Goedes wat geworpen/ dat ſcall de Schip-Here alleen gelden. Is ock en Schip to ſehr laden/ un ſcall man uhtſchepen, de dar leſt in ſchepede/ ſcall erſt uhtſchepen.

to dem Schore] Cod. Stampehl. leg. to dem Schare. Und kan gar wohl ſeyn, daß man die Einfahrt des Niedern-Baums und Rummel-Havens vor Zeiten thom Schare genennet, es ſey wegen der ohnweit davon belegen geweſenen Capelle St. Mariä thom Schare, oder *a Ripa, Littore*, wie die Engelländer noch *Shore* von Ufer und Strand verſtehen. Von dem alten und düſter Thor beym Küter-Wall, welches A. 1665. abgebrochen, dem Schar-Thor, *Porta St. Anſcharii*, in der Stadt Erbe und Rente-Büchern, wovon auch noch jetziger Zeit der Schaar-Steinweg und Schaar-Marckt den Nahmen führen. Vid. quæ not. der Gottſeel. Herr Matthæus Schlüter, in ſeinem Tractat von denen Erben in Hamburg P. 3. Tit. 2. N. 10. und Tit. 8. N. 1.

belet] aufgehalten und beygeſprochen von den Rhedern oder Einladern. Conf. Stat. Vet. P. 25. & art. 24. Tit. XIV.

Art. XXIV.

So twor Lüde hebbet en Schip toſamen ofte en Man den Mehrendeil im Schepe/ de minnere

minnere ſcall den mehren Deile folgen/ id ne ſy alſo/ dat he mit den mehren Deile/ dat Schip wolde liggen laten/ un den andern uhtdroten/ dat ne mag nicht ſien/ wente man wieſe jo dat Schip to water werf.

Lüde] Compane in art. ſequ. die Rhedere.

de minnere] verſtehe in Sachen, das Schiff, die Ausrüſtung und Reiſen betreffend. Stat. Vet. P. 2. Vid art. 2. Tit. XIII. und was daſelbſt von uhtdröten notiret.

Loco wieſet *leg. Cod. Matfeld.* ladet.

Art. XXV.

Hebbet Compane en Schip toſamen/ un will erer ene van den andern/ ſo vele erer van den andern will/ de ſcall dat Schip ſetten beide Dag unde Geld/ un de andere keeſen binnen 14. Dagen/ unde alſo ſcölen ſe ſcheden weſen.

Stat. Vet. P. 1. Vid. art. 1. Tit XIII.

Art. XXVI.

En jewlick uſer Börger ſcall fören enen roden Blugh/ ſo we ſo des nicht ne deit/ de ſcal idt beteren mit dre Marcken Sülvers to der Stadt Köre/ he ne leghe en nedder vor Angſtes willen. So welck Gaſt ock enen roden Blügher föret/ de ſcall geven alſo vele/ wart he an uſeme Rechte beklaget.

Digitized by Google

Roden Vlugh) Cod. Stampehl. & Matfeld. leg. Vlogele. Apluſtre das Abzeichen ſeiner Stadt einen rohten Flüger. Stat. Vet. P. 4. Vid. art. 1. Tit. XIV. cum Notis.

Die Worte: So welck Gaſt ꝛc. finden ſich nicht in Cod. Matfeld.

Art. XXVII.

Ein Schipmann de ne gelt nicht van ſiener Voringe tor Werpinge eir halver Laſt. War werpt man over halver Laſt/ ſo gelt he mede wat den worpen wert Marck Marck gelicken.

Vöringe) wovon in art. 9. præced. Iſt ein beſonder Recht und Privilegium der Führung geweſen. Stat. Vet. P. 38. Vid. art. 7. Tit. XVI. und was daſelbſt von dieſem Articul angemercket.

In Cod. Matfeld. finden ſich dieſe beyde Articul verſetzet, und iſt dieſer der 28. und letzte.

Art. XXVIII.

So wen ſo ein Schip tobrikt/ ſo ſcall de Schip-Heere allererſt bergen de Lüde/ unde darna dat rede Goed/ unde darna moet he wol bergen ſiene Touen ofte he mag/ un darna ſcall he den Vrucht-Lüden den Boot leenen/ dat ſe ehr Goed mede bergen/ ofte ſe den hebben willen.

Stat. Vet. P. 42. Vid. art. 1. Tit. XVII. cum Not.

Digitized by Google

Und ſo weit gehet der Text des Uhralten Schiff-Rechts; die übrige fünf folgende Articul ſeyn Additionales und von jüngern Zeiten, doch vor 1497. und finden ſich, auſſer in dem Codice auf dem Archivo, ſonſt in keinen andern, ſie ſeyn aber alle dem revidirten Statuto von 1497. von Wort zu Wort einverleibet, und in der letzten Reviſion von 1603. mit einiger Veränderung beybehalten.

Art. XXIX.

Were ock/ dat men werpe Goed ut eneme Schepe/ in der See van Wedders-Noht wegen/ un de See under Werpinge in dat Schip queme/ und nehme dat Goed mede uhter Bord/ in der Tydt alſe men worpe vore unde na/ und dat Goed gerümet were van dem andern Goede/ dar idt mede belegt was/ dat de See alldüs utgeworpen hadde un men dat bewieſen mogt mit den Schip-Heere un mit den andern Lüden/ de in dem Schepe weren/ man ſcall dat Goed/ dat de See alldüs uhtgeworpen heft/ to rechte gelden lick anderen Werpe-Goede.

Stat. Vet. P. 36. Vid. art. 5. Tit. XVI. P. II.

Art. XXX.

Wor twe Schepe to hope kamen in der See ofte in der Havene/ by Dage ofte by Nacht/ lüttig ofte grote/ unde dat ene dat andere an-

ankumbt/ alſo dat dat ene dat andere tobrickt unde under blifft/ wat Schip/ dat baven blifft/ dat ſcall dem andern Schepe unde Goede ſienen vullen Scaden wedderleggen/ dat dar undergahn is/ id en were alſo/ dat de Schip-Heere de bovene bleben is/ ſchweren wille in dem Hilligen mit ſienen Stürmann un ſinen Schipmannen/ dat id ſines Undancks geſchehen is/ ſo en darf he man den halven Scaden beteren.

Were aver de Scade gröter den Schip und Goed leden/ dat underblifft/ went dat Schip mit ſiner Tobehöringe wert is/ dat darbovene blifft/ als id den is/ dar idt den Scaden deit/ dar en darf de Schip-Heer unde ſien Goed nene Noht vorder umme lieden/ un ocke en darf des Kopmannes Goed/ dat in dem Schepe is/ dat den Scaden dan heft/ des Scadens nicht mede gelden.

Stat. Vet. P. 48. Vid. art. 7. Tit. XVII. und was daſelbſt notiret.

Art. XXXI.

Wor twe Schepe to hope kamen in der See ofte in der Havene by Dage oder Nachte/ lüttig efte grot/ unde dat ene dat andere ankumbt/ alſo dat dat ene dat andere tobrickt/ un dat brackene Schip doch baven den Water blift, unne

van

Digitized by Google

van Nohtwegen dat Goed ut den brackenen Schip worpen wert/ alſo dat dat Schip unde dat Goed darmede boven den Water beholden werd/ welck Schip/ dat heel bliſt/ dat ſcall deme andern Schepe un dem Goede ſienen vullen ſcaden wedderleggen/ dat de tobrocken is/ id en were alſo/ dat de Schip-Heer/ des ſien Schip den Scaden dahn heft/ ſchweren wilde in den Hilligen mit ſienen Stürmanne un mit ſienen Scheepmannen/ dat id ſienes Undancks geſchehen is/ ſo en darff ſien Schip mit ſiener Tobehoringe men den halven Scaden beteren/ vorder darf de Schip-Heer un ſien Goed dar nene Noet umme lieden/ unne ock en darf des Kopmanns Goed/ dat in dem Schepe is/ dat den Scaden dan heft/ des Scaden nicht mede gelden/ wen averſt de Scade des Gudes/ dat dar ute geworpen is/ unne to bracken is/ groter is/ went dat Schip in ſienen Wehrde mit ſiener Tobehöringhe/ alſe id do was/ do id den Scaden dede/ betalet/ dat ſcall dat Schip/ dat to brocken is/ mit ſiener Laſt betalen na Werpe-Gelde Pennige Penninge lieck.

Stat. Vetus P. 49. Vid. art. 8. Tit. XVII. und was daſelbſt wegen dieſes Articuls notiret.

Art. XXXII.

Welck Man rede Geld by ſyck het im Schepe/ dar men dor Nodt willen Goed werpet/ un verſchwigt dat alſo/ dat he dat nicht ankündiget dem Schip-Heere unne den genen/ de in dem Schepe ſien/ ſo ſcall he dar afgeven eenen Penning to Werpe-Gelde/ dar dat Schip unne andere beholdene Goed twe Pennighe gifft. Nimbt he averſt dat Geld by ſick unde verkundiget dat den Schip-Heren unne dem gehnen/ de in dem Schepe ſien/ dat he up dat Geld nicht wilde worpen hebben/ men idt ſchole blieven/ dar he bliefe/ ſo en darf he nenes Werp-Geldes daraf pflichtig weſen.

Stat. Vet. P. 34. Vid. art. 3. Tit. XVI. und was daſelbſt wegen dieſes Articuls notiret.

Art. XXXIII.

So wor en Schip tobrickt/ unde ſo wat van den Goede geborget ward/ da ſcall de Schip-Heere de Fracht af hebben/ wes aber nicht geborget ward ſcall he nene Fracht hebben.

Iſt die Correction art. 14. præced. Statut. Vet. P. 43. vid. art. 2. Tit. XVII.

Dat

Dat Schip-Recht edder See-Recht / wie es rubriciret Statuti Reviſi d. A. 1497. befindet ſich in fine deſſen unter den Buchſtab P. in 50. Articuln und iſt diſtinguiret unter gewiſſe Titul, als:

1. Van den Rheders der Schepe bis ad art. 3. incluſive.
2. Van den Schip-Heeren un ehren Geſinde bis 25.
3. Van den Frachters bis 30
4. Van Werpinge der Göeder bis 41.
5. Van Schipbröcke bis 46.
6. Van Anſegling der Schepe bis 49.
7. Van See-Rove Art. unicus.

Und hat dieſes Statutum auſſer dem, daß die meiſten Articul des Statuti Reviſi ſelbem inſeriret, ſchon eine nähere Verwandſchafft mit dem ſo genannten Wisbuiſchen Rechte; und auf dieſes Reviſum gründen ſich mehrentheils die Eintheilung ſo wohl als die Conſtitutiones an ſich der Sieben Titul von den XIII. an bis den XIX. incluſive des andern Theils unſers Stadt-Buchs von MDCIII.

Das erſte und ältiſte aus ſeinen Uberbleibſeln noch bekannte See-Recht iſt LEX RHODIA, von einer in dem Mediterraneo belegenen Inſul, und deren Haupt- und wegen ihres Commercii und See-Fahrt berühmten Handels-Stadt Rhodus alſo benahmet.

Es hat viele Conſtitutiones von See-Händeln begriffen, wie ex Libro ΒΑΣΙΛΙΚΩΝ Tit. 6. & Jure Navali Rhodiorum bey M. Frehero ad fin. Tom. II. Juris Græco-Romani Imgleichen in Excerptis Marquard. d. J. Mercat. Lib. 3 Cap. 3. zu ſehen. Weilen es aber jedoch nur ein Particulier Geſetze dieſer Stadt und Inſul geweſen, und die Römer auc

aus ſolchen keine andere als die Conſtitution de ΑΝΑΒΟΛΗ ſive Jactu und der geworffenen Gühter Erſetzung durch gemeinſchafftliche Contribution eigentlich angenommen, ſo ſeyn die übrigen Capitula faſt in Vergeſſenheit gerahten, dahero es denn geſchehen, daß auſſer dieſen von den übrigen Rhodiſchen Geſetzen in Corpore Juris gar wenige Nachricht anzutreffen. Conf. Dn. Petri van der Schelling JC. Diatriben de L. Rhod. de Jactu Cap. 3.

Dieſe aber von den Römern alſo angenommene Conſtitution findet ſich in Leg. 1. ff. de L. Rhod: *Si levandæ Navis gratia Jactus Mercium factus eſt, Omnium Contributione ſarciatur, quod pro Omnibus datum eſt.* Unterdeſſen iſt doch auch nicht zu leugnen, daß auſſer dieſer, welche zu einem Römiſchen Geſetze gediehen, nicht auch andere Fälle unter der Römiſchen Regierung an die Deciſiones der Rhodiſchen Geſetze verwieſen worden, welches L. famoſa ΑΞΙΩΣΙΣ 9. ff. de L. Rhod. beſtärcket, indem der Käyſer Antoninus Pius dem Nicomeder-Evdæmon auf ſeine Klage, daß ihm von den Einwohnern der Cycladiſchen Inſuln ſeine Schiffbrüchige Gühter entwendet, antworten läſſet: *Ego quidem Mundi Dominus, Lex autem Maris. Lege id Rhodia, quæ de Rebus Nauticis præſcripta eſt, judicetur, NB. quatenus nulla naſtrarum Legum adverſatur.* Als woraus klar zu bemercken, daß obgleich die Römer denen Rhodiern kein Dominium Maris und General See-Recht einräumen wollen, ſie doch Legem Rhodiam, in ſo ferne es den Römiſchen See-Geſetzen nicht zuwider, als uhralte Conſvetudines Nauticas toleriret und gelten laſſen.

Nechſt dieſem iſt das alte Römiſche See-Recht bekannt, wie ſolches in dem Corpore Juris Civilis in Pandectis ſo wohl als Codice und Novellis unter denen Rubriquen und Tituln d. L. Rhod. de Jactu d. Excercitoria, Tributoria,

butoria, Inſtitoria Actione, Nautæ Caupones &c. de Incendio, Ruina, Naufragio, Rate nave expugnata, de Naufragiis, de Naviculariis, de Nautico fœnore und andern mehr enthalten.

Auſſer dieſem aber, wie nach zergliederter Macht der alten Römiſchen Monarchie, auch das Geſag und groſſe Auctoritæt der Römiſchen Geſetze mit gefallen, ſeyn zwar nach den Principiis Juris Romani, jedoch bey dem Anwachs und Ausbreitung der Schifffahrt und des See-Commercii und mehrerer Excolirung derer, mutata Scena bey andern Nationen der Sachen Nohtwendigkeit und ihrer Convenience nach vielfältige Conſvetudines Nauticæ mehr eingeführet, und mit der Zeit zu See-Rechten gediehen. Unter dieſen vindiciret ſich der Antiquität der Zeit nach das WISBUIſche die Prærogative vor allen andern. Als von welchen Grot. in Prolegom. ad Hiſtor. Goth. ſchreibet: *Quæ de Maritimis Negotiis Inſulæ Gotlandiæ Habitatoribus placuerunt, tantum in ſe habent Æquitatis tantum Prudentiæ, ut omnes Oceani Accolæ, non tanquam Proprio ſed velut Gentium Jure utantur.*

Solches wird benahmet von Wisbui oder Wisby, einer in vorigen Zeiten renommirten Handels-Stadt auf der Inſul Gotland Maris Baltici, in Sinu Botnico ê regione Oſtro Gothiæ & Smalandiæ belegen. Es begreiffet 70 Articuln nebſt zweyen Additionalibus, und iſt Communis Opinio, daß dieſes poſt Rhodias Leges das älteſte, und das von denen an der Oſt- und Nord-See angräntzenden Nationen recipirtes gemeines See-Recht geweſen und noch ſey. Aus welchen Urſachen dann auch der Grund-Gelehrte Herr Cornelius van Bynckershoeck JC. & Curiæ Supremæ in Hollandia Senator in Lib. Singulari ad L. 9. ff. d. L. Rhodia,

Wisby Rhodum Goticam benahmet, und zugleich bemercket, daß die Amſterdammer, wie ihnen von dem Duca d'Alba angemuhtet, ihr alt See-Recht einzuſenden A. 1570. d. 9. Jan: geantwortet, daß bey Ihnen in See-Sachen das Wisbuyſche Recht gelte, in ſo ferne es durch den Gebrauch und Gewohnheit (Uſu & Conſuetudine) recipiret.

Dagegen zwar Cleirac in ſeinem Tractat: *Des Us & Coutumes de la Mer*, die alte Frantzöſiſche *ROOLE des Jugements D'OLERON* erheben, und ſolche wenigſtens von 1266. ehe daß Wisby ſeiner Meynung nach, ex ruderibus Vinetæ, erbauet ſeyn ſolle, herleiten will; worinn er ſich aber ſehr abuſiret, wo anders die denen von Wisby ertheilte Privilegia des Kayſers Lotharii, und nachhero Henrici Leonis d. A. 1163. wie auch Johannis & Gerhardi Comitum Holſatiæ d. 1255. deren in Mantiſſa Diplomatum Lambecii erwehnet wird, anzunehmen. Unterdeſſen da auch dieſe Roole, als ein altes See-Recht von denen der an dem Oceano liegenden Frantzöſiſchen auch Engliſchen und Spaniſchen Cüſten Nationen angenommen, ſo iſt auch ſolche nebſt den Wisbuiſchen zu der Authorität eines uhralten See-Rechtens bey dieſen Völckern mitgelanget.

Von jetzterwehnten Privilegiis Vid. Dn. Leibnitz in Introd. Tom. III. Scriptorum Brunſvicenſia Illuſtrantium. It. Præfationem Legum Wisbyenſium ab Henrico Leone confirmatarum, in welcher zwar einiger und von ihm eingeführter Privilegien, die See-Fahrt betreffend, gedacht, aber keines See-Rechts: Viel eher iſt daraus zu ſchlieſſen, daß König Magnus Schmeeck, welcher um die Zeit von 1320. in Schweden regieret, ſolches erneuert und beſtätiget, per verba:

ba:

da: Konig Magnus gaf Uns dat wy twee Böcke hebben ſcolden, een in Gotens un een in Dudeſch, beyde van eenem Sinne unde Rechte over altomale, un quame en nige Recht, dat in dem Bocke nicht were, dat ſcholde man richten, alſe id recht ſy, unde ſcriven dat in beide Böcke, nicht umme to kerende, unde gaf Uns, dat wy hebben ſcholden en Inſegel van beiden Tungen. Poſt hæc ipſa Verba Legis ſequuntur, ſetzet dieſer gelehrte Mann, an deſſen Aufrichtigkeit zwar keinen Zweifel trage, aber doch wünſchen möchte, daß er dieſen Text auch communiciret hätte, welcher der Sachen ein groß Licht geben würde. *Sigillum Celebri Gotlandiæ Inſulæ Civitati Wisbienſi datum, exhibet Agnum Paſcalem cum Vexillo ſuo & Epigraphe: Gutenſes ſervant quicquid ſignatur in Agno.* Phil. Jac. Spener in Opere Herald. Lib. III. cap. 12. §. 6. & 8.

So viel nun das Wisbuiſche Recht, als mit welchem unſer jetziges Schiff-Recht gröſten Theils concordiret, anlanget, ſo ſcheinen wohl die zwölf erſten Articuln, worinn der Trave, Travemünde und Heringwieck Erwehnung geſchiehet, auf die Oſt-See eingerichtet zu ſeyn, die übrigen aber haben das Anſehen, daß ſie ſich beſſer auf die Nord-See paſſen und zu appliciren.

Adrian Verver, ein gelahrter Kaufmann in Amſterdam, in ſeinem vor wenig Jahren edirten gründlichen Tractat von den Niederländiſchen See-Rechten, hat von dieſem Wisbuiſchen eine beſondere Meynung auf die Bahn gebracht, da er nach denen vorgefundenen MSS. vermeyntlich behaupten will, daß dieſes Recht, als eine Collection verſchiedener alter See-Rechten anzuſehen, und daß die erſten zwölf Articuln

die alten Wisbuiſche begreiffen, von dem 13den Articul aber an, die *Vonniſſe der Water-Rechten van Damme in Vlandern* bis an den 36. Articul incluſive, und von dem 37ſten an die *Ordinancien die de Schippers en de Cooplieden met malckander begehren van Schip-Recht*, von Nord-Holland oder Amſterdam ſuppreſſo nomine angefüget. Wenn dieſe Meynung nicht dahero, daß ſie conſenſum ſo vieler Gelahrten, inſonderheit derer in Antiquitatibus Patriæ verſatiſſimorum Hrn. Schwediſchen Authorum, und fürnemlich Authoritatem Publicam, da in dem Proœmio des Königl. Schwediſchen See-Rechts von 1667. d. 12. Jun. das Wisbuiſche Unſer altes Recht betitult, gegen ſich hat, zu verwerffen und als heterodox anzuſehen, würde ſie viele apparence vor ſich haben, denn auſſer dem Idiomate der Niederländiſchen Sprache, worauf er ſich mit fuſſet, noch andere Merckmahle wenigſten einer groſſen Interpolation und Zuſatzes ſich in dem Texte ſelbſt finden; inſonderheit iſt ſehr mercklich, daß, wenn vom Abgehen und Ankommen der Schiffe was vorkommt, wie ſolches in andern dergleichen Legibus Peculiaribus einer Stadt ſonſt anzutreffen, auch aus den Unſrigen klar und deutlich zu erſehen, ſolches auf die Stadt und Haven von Wisby nicht eingerichtet, weniger deren in dem gantzen Context, vielfältig aber der Holländiſchen Haven, Lad- und Löſchungs-Plätze, erwehnet wird. Vid. art. 20. 23. 39. 40. art. 44. art. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 56. 57. 60.

Wie imgleichen das Vlie und Marsdiep ſich in art. 44. & 60. finden, da doch, wie bekannt, das Gatt von Texel allererſt A. 1400. durchgebrochen, in ſpecie art. 56. in Verbis: *War't dat een Schip in't Marsdiep oft in't Vlie quame, en ging ſoo diep dat het NB. hier (tot Amſterdam)* &c. welches unſtrei-

ſtreitig eine Nord-Holländiſche Conſtitution, und den Legiſlatorem offenbahr deſigniret: und ſo weiter.

Der alten Frieſiſchen Wörter in art. 25. Coch-Age und 36. Loeds-Age nichts zu erwehnen, wovon, wie ad art. 4. bereits angeführet, Grot. in Introductione ad Jurisprud. Bat. Lib. 2. p. 28. nachzuſehen, welche Wörter ſich doch von Age oder Aetga, einem Führer, Duce, beſſer deriviren, da überdem das ἄγω Græcorum mit ſeinen Compoſitis bekannt, wie auch der Türcken Agà. Deſigniren alſo dieſe Wörter, den Patron und Führer des Coghs oder Fahr-Zeugs, und den Piloten als Meiſter und Regierer des Lates oder Lotes.

Es findet ſich eine Schwediſche Uberſetzung von Joh. Hardorphio von 1689. und notiret der ſeel. Herr D. Lange Lubec. in ſeiner Introd. ad Notitiam LL. Nautic. daß es zum erſtenmahl 1505. in alter Teutſcher Sprache in Copenhagen gedrucket. Sonſt iſt es nachhero in Teutſch und Engliſch translatiret, wovon Verver in ſeinen Notis über das Wisb. S. R. und vorallegirter D. Lange d. l. aber bis dato ſoll noch kein alt Exemplar in Gothiſcher oder alt Schwediſcher Sprache bekannt ſeyn, noch weniger eines, worinn die Denomination der Nord-Holländiſchen Oerter und Haven nicht befindlich, welches ſonſt der Sachen einen gewiſſen Ausſchlag geben könnte.

Die weitere Muhtmaſſung, welche vorbeſagter Verver d. l. beybringet von dem bekannten Buch: *IL CONSOLATO DEL MARE*, und daß in ſolchem das rechte alte Gothlandiſche oder Wisbuiſche See-Recht enthalten ſeyn ſolle, ſtelle dahin: Grotius d. J. B. &. P. und in Not. ad §. 5.

g 3 cap. I.

Cap. I. Lib. III. iſt der Meynung, daß es in Italiäniſcher Sprache geſchrieben, und die Griechiſche, Alemanniſche, Frantzöſiſche, Spaniſche, Siriſche, Cipriſche, der Baleariſchen Inſuln, der Venetianer und Genneſer See-Rechte begreiffe. Anderer Gelahrten Sentiments und Judicia vid. in Herrn Abraham Weſterween JC. Bericht an den Leſer, ſeiner Edition mit der Holländiſchen Ubersetzung d. A. 1704. in Quarto zu Leiden gedrucket, vorgeſetzet. Es mag ſeyn, wie es wolle, das Buch begreiffet eine herrliche Collection und iſt ohne den geringſten Zweifel als ein altes See-Recht der an der Mittelländiſchen See belegener Nationen und der Inſuln deſſelben und Archipelagi anzuſehen, gleich denn auch bey dem ſucceſſiven Alterthum deſſen nicht viel auszuſetzen, aber jedoch bey genauer deſſen Einſicht wohl zu remarquiren, daß es für ein ſo gar altes Geſetze zu umſtändlich abgefaſſet und paraphraſiret, auch öffters gar weitläufftig raiſonniret, welches mich Salvo rectius Sentientium Judicio auf die Gedancken bringet, daß dasjenige, was wir davon haben, nicht der alte Text an ſich, ſondern ein von einem unbekannten alten Authore über ſolchen verfertigte Paraphraſis und Commentarius. Aber hievon genug.

Die Sieben *Titul* des andern Theils unſers gegenwärtigen *STATUTI d. MDCIII.* welches 1605. durch den Druck publiciret, und das Schiff- und See-Recht begreiffen, ſeyn das Object dieſer meiner Arbeit, und habe ich ſolche nach der Ordnung des Textus aus den ältern Statutis und andern alten See-Rechten, als ihrem wahren Fundament, ſo wohl den Wort als Rechts-Verſtand nach deutlich zu machen, und nach meinem Begriff, Wiſſenſchaft und Erfahrung zu interpretiren, zu commentiren und vermittelſt fleiſſiger Col-

lation

Digitized by Google

lation mit denen jüngern See-Rechten verſchiedener Nationen zu illuſtriren mich unternommen.

Wann nun unter Göttl. Beyſtand, ſo viel meine Ampts-Geſchäffte leiden wollen, mit vieler Aſſiduité endlich meine Intention in ſo weit zum Stande gebracht, daß dieſes Werck, wenn man ſonſt die Vorurtheile bey Seite ſetzen will, mit Nutzen geleſen und gebrauchet werden könne. So offerire dir, Geneigter Leſer, dieſe meine wohlgemeynte Arbeit zu deinem beliebigen Gebrauch; und ob du gleich kein vollenkommen ausgearbeitetes Werck, keine weitläuftige Juriſtiſche Reſolutiones und Deciſiones oder ausſchweifende Digreſſiones und Allegationes Dd. noch weniger einiges Wort-Gepränge und Oſtentation darinn antreffen wirſt, ſo findeſt du doch darinn den klaren und deutlichen Verſtand des Textus, und in ihrer Ordnung die zu dieſer Materie dienende Supplementa vom Schiffs-Bau, Avarien, Diſpachen, Bergung- und Strand-Recht, der Admiralität, Aſſecurancen, Pilotage, Tieffe und Haven-Recht, der Grönlandiſchen Fahrt und was ſonſten mehr zum See-Recht gehörig; imgleichen auch in den Beylagen alle Ordnungen, Reglemente und Mandata nach dieſer Stadt-Verfaſſung, ſo viel deren nach fleiſſiger Unterſuchung zu meiner Notice gekommen, einfolglich einen ſolchen Vorraht und Collection, welcher dich nach jetziger Praxi in applicatione ad Factum dieſes Alten und Neuen Schiff- und See-Rechtens vielen Kopfbrechens und der Mühe des opereuſen Nachſchlagens und Nachfragens künftig überheben wird.

Ich weiß mich gar wohl zu beſcheiden, daß da des Meiſterns kein Ende, man mir nichts neues machen werde;
allein

Digitized by Google

allein *Interpretis & Commentatoris non Reviſoris partes ſuſcipio;* gefällt dir meine Meynung nicht, bleibet dir frey eine andere und gefälligere zu erwehlen. Weilen Ich der erſte bin, der ſich an dieſe Materie gewaget, und in hac Parte Statuti die Bahn gebrochen, habe um ſo leichter fehlen können.

Audacia certe!
Laus erit. In Magnis & voluiſſe ſat eſt.

Oder daß ich mich des gelehrten Lambecii in Originibus gebrauchter Inſinuation bediene: *Cæterum, ſive ſuſceptum Munus feliciter expediero ſive non, Amore ſaltem erga Patriam Labor meus qualiscunque fuerit, Laudem impetrabit aut Veniam.*

Gehabe dich wohl.

Not. ad art. 23. præced. Occaſione variantis Lectionis to dem Schore, daß man bey der Lection des Textus to dem Schore bleiben müſſe, wie vorhin ad art. 6. mich expliciret, auch hier a Ripa vel Littore annehme. Und daß, was vom Schare angeführet, von jüngern Zeiten, nemlich, nachdem A. 1371. die Capelle erbauet, aus angeführter Urſache vielleicht geſchehen, daß man die Einfahrt des Havens thom Schar genennet, zu verſtehen ſey.

Was weiter von der Zeit der Verſtopfung des Rhein-Strohms bey Utrecht ad art. 1. und von Oſtkercken ad art. 2. anzumercken nöhtig erachtet, Vid. in Supplendis & Emendandis.

AD

Digitized by Google

AD

VIRVM

NOBILISSIMUM, AMPLISSIMUM CONSULTISSIMUMQUE

HERMANNVM LANGENBEKIVM

I. V. D. & Reip. Hamb. Senatorem,

IVS PATRIAE MARITIMVM,

EGREGIO COMMENTARIO ILLVSTRANTEM,

ELEGIDION

MICHAELIS RICHEY, P. P.

b

Digitized by Google

TEne grauem tantis, VIR SPECTATISSIME, curis,
Queis humeros onerat purpura auita Tuos;
TEne iuuat, doctis transmittere tempora chartis,
Ac velut in vacuam cogere penſa diem?
Sic eſt: ingenio manus haud Tibi ſegnior acri
In patriam neruos officioſa mouet.
Nacta erat Eunomiae vix Te ſibi Ciuica myſtam;
Protinus ecce Tuam Nautica poſcit opem.
Nec poterat dignis obtingere legibus alter
Dignior interpres, nec magis arte valens.
Longa Tuos acuit rerum experientia ſenſus,
Praeſidiumqve operi lectio multa dedit.
Non veteris, non Te nouioris formula iuris,
Non ſancita domi, non peregrina latent.
Seu Rhodos Aegaeo dictet ſua foedera ponto,
Seu mutet placitis aemula Roma nouis:
Balthica ſiue ſuas ſignato Wisbya iure,
Cappela ſiue rates, Vliaruſue regat:
Seu mare Teutonicis moderetur legibus Hanſa,
Hanſa, vel exuuiis ter veneranda ſuis:
Et quaecunque vigent ambitum iura per orbem,
Cuncta Tuo coeunt rite locata penu.

Quae

Quae dum cuncta lubens in publica commoda pandis,
Fertur ad oraclum pontus & ora Tuum.
Noſtra nec in cauſis, Te praelucente, marinis
Neſcia legiferæ curia mentis erit.
Scilicet iſta Tuam decet excellentia ſtirpem;
Iſta Tuum in faſtis omina nomen habet.
HERMANNVM dederat Gens LANGENBEKIA quondam,
Cuius adhuc cineres ſaecula bina colunt:
Quo veteres Patriae leges interprete lucem,
Quo decus Hamburgum CONSVLE nacta fuit:
Quem ſtupuit Brito, quem Cimber, & accola Rheni,
Priuato quoties deſiit ore loqui.
Nunc in Te Phoenix de Gente reuixit eadem,
HERMANNVMque vident tempora noſtra nouum.
Par ſtudium, par ingenium, par nomen vtrique:
Nec meritis paribus gloria diſpar erit.
Macte Tuis igitur, VIR MAGNE, laboribus, atque
Ardua magnifico culmina ſcande gradu.
Te ſtatuet tripodem, per Te ſua ſcita recludet,
Nautica dum patrio ius feret ore Themis.

Digitized by Google

Te pariter recolent mercator, nauta, tribunal,
  Verſabitque Tuum dextera grata librum.
Praemia manſurae laudis Te longa ſequentur,
  Eunomien donec qui reuerentur, erunt;
Donec opes variis non inuidus Albis ab oris,
  Cumque opibus litis ſemina certa vehet;
Donec inocciduam (quid enim ſecus augurer?) vrbem
  Hamburgum ſua lex, non aliena, reget.

Digitized by Google

Der Stadt Hamburg Schiff= und See=Recht.

Weil das Schiff= und See=Recht den Schiff=Bau und was dahin gehörig fürnemlich mit zum Objecto hat, ſo erfodert es die Ordnung, bevor wir zu unſerm Text ſchreiten, von dieſer Materie, als von welcher, auſſer dem was ſich in Rec. d. Ao. 1603. findet, und was in art. 12. tit. 4. art. 7. 8. 9. tit. 5. Part. II. und ſonſt irgend incidenter von Schiffen berühret, in unſern Statutis nichts hauptſächliches anzutreffen iſt, vorgängig ein und anders anzumercken.

Digitized by Google

SUPPLEMENTUM I.
Vom Schiffs-Bau.

§. I.

Ich verſtehe aber unter dem Schiff-Bau zugleich mit alle Arbeit, die zu völliger Verfertigung eines Schiffes erfordert wird, als der Reepſchläger, Maſtenſchneider, Segelmacher, Blockdreyer, Schmiede und anderer; dannenhero dasjenige, was von Contracten und Verpflichtungen der Rheder, Schiffer und Schiff-Bauer unter ſich, und in vorkommenden Streitigkeiten, jeden competirenden Rechten anführen werde, in ſo weit es auf eines jeden Profeſſion applicable, zugleich mit verſtanden haben will.

§. 2. Dieſem nechſt bleiben wir allein bey den Schiff-Bauern, und da deren Verpflichtung und Obliegenheit aus ihren eigenen Rullen und Articuln am beſten mit zu dijudiciren, wird nicht undienlich ſeyn, deren einige Erwehnung zu thun.

§. 3. Des hieſigen Ambts der Schiff-Bauer oder Schiffs-Zimmer-Leute Rullen und Articul ſeyn von 1544. Joh. Bapt. wiewohl zu præſumiren, da es ein uhraltes Ambt, daß noch ältere Documenta verhanden ſeyn müſſen, davon ich aber nichts gewiſſes ſetzen kan. Dieſe Articul ſeyn Anno 1626. d. 24 Jul. authoritate p. t. Patronorum Herrn Erich Soltau und Johann Rodenborg revidiret worden.

§. 4. Es findet ſich auch ein Vertrag der Schiffer mit den Schiffs-Zimmer-Leuten von Anno 1573. den 17 Mart. welcher ſonſt auch die Rulle genennet wird, und iſt in den Anno 1588. d. 21 April temporibus Herrn Chriſtoph Kellinghuſen und Johann Schulte Patronorum, in der Schiffer-Geſellſchafft publicirten

Digitized by Google

blicirten Articuln confirmiret worden; worinn unter andern ad 5. enthalten:

Wat binnen Scheeps-Bordt to macken, kan im Winter geſchehen, Scheepe to dichten un to bragen, ock im Grund antoleggen up dat Vorjahr, unde möten de Older-Lüde dat Volck anſchaffen, ſo ehr Handwerck recht lehret und truelick arbeidet.

De Schipper hebben Macht, wenn ſe nich genogſam damit verwahret, dat Volck to verwieſen un andere to ſöcken, unde ſchölen de Older-Lüde un de Meiſter der Knechte un der Daglöhner Arbeit däglich beſehen.

Wann de Schipper keine Schips-Timmer-Lüde edder Daglöhner kriegen könen, ſchall ehnen verlövet ſien, ſolckes dorch Schnitger un andere, wo vor Tieden wol geſchehen, macken to laten.

Und nach dem 6 art. daß, wenn es die Noht erfordert, auch Frembde zuzuſetzen, ſoll ſolches doch den Alter-Leuten erſt angezeiget werden, die alsdann ſchuldig ſeyn, den Schiffern auch Frembde anzuweiſen auf gleichen Lohn und nicht mehr, damit de Frembde ock in des Ambts Dwang ſien.

§. 5. Dieſes Ambt hat ihre Taglöhner, welche auch Schiff-Bauer ſind, die Profeſſion treiben und mit zum Ambte gehören, jedoch nicht für ſich, ſondern unter Direction der Meiſter, und kan kein Taglöhner Schruwen, Schoncken, Teer-Keſſel, Bullen und keine eigene Bude und Knechte halten, vid. Beliebung d. 16. Jul. 1605.

§. 6. In dem Vergleich der Schiff-Bauer und Tagelöhner d. 3 April. 1669. findet ſich: daß die Alten des Amts vier, die übrigen Meiſter aber drey Knechte halten, und keiner ſeines Nachbarn Knecht in Arbeit nehmen ſoll, ſo lange er von den Taglöhnern gute und bequeme Kerls haben kan. Wie auch,

daß die Taglöhner ſich aller neuen Arbeit, wie auch Schiffe zu Kielholen, enthalten ſollen.

§. 7. A. 1698. d. 9 Mart. Decret. Senat. ad Suppl. der Schiffbauer Tag-Löhner:

1. Das Tag-Lohn zu determiniren des Sommers auf dreyſſig und des Winters auf zwantzig Schillinge, und ſoll das Winter-Lohn 14 Tage nach Michaëlis angehen, und bis 14 Tage nach Lichtmeß dauren.
2. Die Spöne, ſo auf dem Lande gehauen werden, gehören den Meiſtern, die aber auf dem Waſſer fallen, den Taglöhnern, jedoch daß von bedungener Reparation alter Schiffe, groſſe und zum Gebrauch noch dienliche Stück Höltzer für die Eigenthümer der Schiffe, oder die Meiſter, wann dieſelbe die freye Diſpoſition darüber haben, verbleiben.
3. Daß von denen auf dem Waſſer gefallenen Spönen die Meiſter zu Brennung der Dielen oder Barg-Höltzer ſo viel als nöhtig gebrauchen können.
4. Iſt alle Contravention bey 10 Rthlr. Straffe verboten, inſonderheit ſollen die Tag-Löhner ſich aller Wiederſetzung, Verbindung und Beſtraffung ihrer Conſorten, ſo ihnen nicht beyfallen, bey ſcharffen Einſehen zu enthalten ſchuldig ſeyn, und in ſolchem Fall hieſiges Commercium Frembde oder ſonſt andere dieſes Handwercks Erfahrne in Arbeit zu nehmen befugt ſeyn.

Von dieſem vorhergehenden Decreto haben die Tage-Löhner nach Wetzlar appelliret; Sie ſeyn aber d. 22 April. 1700. abgewieſen, und iſt das Decret. auf Anhalten der Admiralität d. 26 Auguſti 1698. purificiret worden, daß die Tag-Löhner ſolchem zu geleben ſchuldig; entſtehenden falls aber die Admiralität befugt werde, durch Frembde die bey denen Orlog-Schiffen nöhtige Arbeit verrichten zu laſſen.

§. 8. We-

§. 8. Wegen Conſervation der Schiffs-Rollen, weilen ſolche von der Brüderſchafft Gelde angeſchaffet und unterhalten werden müſſen, findet ſich eine Verordnung von 1616. wie dann auch ein Schragen des Null-Geldes von 1595. wie viel von einem jeden Schiffe, ſo allhier gebauet, wegen des Gebrauchs dieſer Nullen dem Ambte muß erleget werden.

Conſolato del Mare Capit. 230. Palanqvi, Vaſi, Argani, Rollen, Dielen, Winden, um ein Schiff aus dem Waſſer ans Land zu ziehen oder ins Waſſer zu bringen, wenn der Schiffer ſolche Geräthſchafft gehäuret, daß, im Fall ſolche zerbrechen, er dem Eigenthümer nicht gehalten, aber wann er ſie ohne deſſen Conſens genommen und gebraucht, allen durch den Gebrauch daran geurſachten Schaden zu erſtatten ſchuldig ſey.

§. 9. Die erſte Schiff-Bauerey, Zim̃er-Werff oder Helling iſt, wie noch jetzo, aufm Brock geweſen, in Palude Naupegorum von uhralter Zeit, und die Brücke, deren in Rec. d. 1618., wie in folgenden zu ſehen, Erwehnung geſchiehet, iſt die Brocks-Brücke.

Das Werff vor dem Teich-Thor iſt von jüngeren Zeiten Seculi præteriti, und vermuhtlich nachdem der Saltz-Hof und Saltz-Siederey eingegangen, allererſt angeleget worden.

Anno 1696. iſt der Helling am Ende des Kehrwieders zum Stande gebracht.

Aufm Hamburger Berge iſt auch ein Helling, worauf aber nur alte Schiffe gecalfatert und repariret werden können.

Anno 1724. iſt mit Conſens E. Hochweiſen Rahts, vermöge Contractus mit der Cammer, auf dem Graßbrock vor dem Winſer-Baum von Mſr. Pierre Boué eine particulier Schiff-Bauerey angeleget worden.

§. 10. Man findet beym Tratziger in Chron. auch bey andern alten Authoribus paſſim, daß unſere Vorfahren in ihren See-Fahrten ſich der Ragen, Kreyer, Bojer und Baarßen bedienet haben, ingleichen auch von groſſen Schiffen mit vörder Caſtehlen, welches eigentlich ihre Convoyen geweſen. Hinc Tonnenbojer, Barſemeſter, von welchen in Articulo 23. Rec. d. A. 1603.

§. 11. Jetziger Zeit, da die Schiffbauer-Kunſt ungemein excoliret und auch ſo zu reden aufs höchſte gebracht worden, ſeyn gantz andere Arten von Schiffen im Gebrauch.

Unſerer Krieges-Schiffen, deren wir von 1663. her zweene zum Convojiren bey der Stadt haben, wovon in Supplemento von der Admiralität, wird nicht nöhtig ſeyn hier zu erwehnen; Wer eine Beſchreibung eines herrlichen Krieges-Schiffes leſen will, findet ſolche bey Leo von Aitsma in ſeinem nützlichen Buche: Saecken van Staat en Oorlogh ad A. 1637. allwo er als ein Wunder der Welt das von Carolo I. Rege Angliæ ad æmulationem der Holländer, zu Behauptung des Dominii Maris gebauete Schiff, nach dem principio, und wie es auch auf ſolchem mit güldenen Buchſtaben geſetzet war; Ab Edgaro qvatuor Maria vindico, und ſolches The Souverain genannt, beſchreibet.

Zu Kauffarthey-Schiffen aber brauchet man Fregatten, Fleut-Schiffe, Gallioten, Schmacken und andere Sorten von Fahrzeugen. Von dem Unterſcheid dieſer Schiffs-Sorten, deren Eintheilung ſo wohl in- als auswendig, von Benennung der Maſten, der Seegeln, der lauffenden und ſtehenden Wand, der Ancker und Tauen zu handeln, würde zu weitläufftig fallen, dienet auch zu unſerm Zweck nicht. Man findet davon eine ſchöne Nachricht in Prolegomenis des Frantzöſiſchen See-Atlas: Le Neptune François, woſelbſt

Digitized by Google

ſelbſt die Abriſſe und Durchſchnitte nebſt der Benennung, wie auch die Pavillons von allen Nationen anzutreffen.

§. 12. Ehe ich weiter gehe, muß noch des 52. und 53. Articuls Receſſ. d. 1603. erwehnen, weilen ſie zum Statuto mit gehören.

In dem LII. wird verbohten:

1. *Daß man keine Schiffe bauen ſoll, die auf dem Fahr-Waſſer täglich zu gebrauchen nicht bequem ſeyn, bey Straffe 10 Marck löthigen Silbers, welche der Schiffer und Schiff-Bauer erlegen ſollen.* Rat. *Dat man den Börgern dat Timmer-Holt nicht verdühre.*

Woraus folget, daß man hier der Zeit, weiln das Holtz rarer und theurer geworden, keine groſſe Schiffe, zur Handlung in See zu gebrauchen, habe bauen laſſen wollen, wie denn auch ſolches aus dem Schragen des Rull-Geldes von 1595. zu erſehen, worin nur der Fahr-Zeuge auf ſüſſen Waſſern zu gebrauchen, gedacht wird.

2. *Daß man keinen Frembden hier Schiffe bauen ſoll, bey Straffe fünff Marck löthigen Silbers.*

Aus dem Fundament der uhralten Hänſiſchen Convention Conf. Rec. d. Anno 1483. art. 50. damit Frembden und unter dem Hanſe-Bund nicht begriffenen Nationen die Schif-Fahrt difficil gemacht, und denen Hänſiſchen in ihren Commercien um ſo weniger Eintrag geſchehen möge; Denn die Vortheile, welche die Hanſee-Städte bey vorigen Zeiten in der See-Fahrt gewonnen, haben ſie gerne beybehalten, auch was ſie bereits verlohren, weiln Engeland und Holland ihnen zur See zu mächtig geworden, ſo viel möglich wieder herbeybringen wollen. Vid. Hanſ. S. R. Tit. I. Art. I. Denn kurtz vor dieſer Zeit hatten die Hanſee-Städte in ihren Commercien groſſen Eintrag erlitten, wovon Cambdenus ad A. 1589. & 1597.

§. 13. Von

§. 13. Von dem ehmahligen Flor der Hanſee-Städte Commercii und Navigation ſchreibet Aitsma, bey ſeinem Leben Hanſee-Städtiſcher Reſident in dem Haag, in vorangezogenen Wercke van Saeken van Staat en Oorlogh ad A. 1635. 'T ſchynt, dat alleer de Engelſche ende andere Natien geen Luſt tot de Navigatie hebben gehatt, latende dien arbeit aen de Oſterlingen of Hanſee-Steden, die de See ſchenen als in pacht to hebben, of gelyck als de Veer of Voerluyden te ſien van de paſſage tuſchen Engelland, als ock tuſchen Vlanderen ende Oſtland,

Und ad A. 1636. De andere Natien, haar ſchamende Coopluyden te ſyn, latende dat allemahl op de Ooſterlingen ankoomen; maer na der hand hebben de Princen en Koningen ſelfſt daar Sehmack in gekregen.

Conf. Mev. ad Jus Lubec. Lib. 3. tit. 9. art. 2. per tot.

§. 14. Aus Urſachen aber, daß die Frembde ihre Schiffe niederwärts der Elbe bauen laſſen, und nicht allein die Schiff-Bauer dadurch auſſer Nahrung geſetzet, beſondern auch die dazu benöhtigte Bau-Materialien auf andere Oerter verführet/ und dadurch dieſer Stadt Zoll verkürtzet worden, iſt dieſer Art. per Receſſ. d. Anno 1618. dahin corrigiret: Daß auch Frembde, ſie mögen in dieſer Stadt wohnhaft ſeyn oder nicht, für ſich und neben unſern Bürgern und Einwohnern alhier Schiffe, ſo groß es ihnen gefällig, bauen laſſen mögen; damit aber dieſer Stadt Zoll darunter nicht verkürtzet werde, der Schiffer ſambt ſeinen Rhedern nach advenant der Gröſſe für jede Laſt fünf Rthlr. in Spec. dem gemeinen Guthe, eher und bevor das Schiff durch die Brücke geleget, entrichten ſollen.

§. 15. In dem LIII. Art. dicti Rec. wird diſponiret:

1. Daß ein Schiff, ſo allhier gebauet, binnen zehen Jahren niemand an einen Frembden verkauffen ſoll, und

und ſolches ſollen der Schiffer und ſeine Rheder vor denen Zoll-Herren beeydigen, bey Straffe von drey Marck löthigen Silbers eines jeglichen, ſo wohl des Schiffers, der es verkauft, als der Rheder, die darin conſentiret.

2. Wäre es, daß ein Schiff, ſo untüchtig auſſerhalb Landes geworden, daß es ohne merckliche Gefahr nicht wohl möglich geweſen wieder hieher zu bringen, und alſo aus Noht verkauffet werden müſſen, daß der Schiffer ſolches eydlich erhärten ſolle.

§. 16. Dieſer Articul iſt im vorberegten Receſſ. d. 1618. gleichfals einiger maſſen expliciret und mitigiret, weiln in dem vorigen kein Unterſcheid in der Straffe gemacht worden, welches doch ſeyn muß, nach der Proportion der Schiffe, ob ſie groß oder klein, dergeſtalt, daß zwar das Geſetze in ſeinem Vigor geblieben, die Straffe aber auf fünf Rthlr. für jede Laſt moderiret worden.

§. 17. Wann nun ein Schiff gebauet werden ſoll, müſſen die Rheder, als Eigenthümer des Schiffes, ſelbſt, oder durch ihren Gevollmächtigten den Schiffer, als Directeur, mit dem Schiff-Bauer contrahiren.

§. 18. Die reciproque Obligation des Schiffers in der qvalität als Directeur, und des Schiffs-Zimmermeiſters und Taglöhner iſt ex Contractu Locati & Conducti; und gehören hieher die aus dieſem Contract flieſſende Jura & Actiones.

§. 19. Woraus folget, daß wann der Zimmermann ſeine Kunſt verſtehet, ſolche ſelbſt und durch ſeine Leute, Knechte und Taglöhner fleiſſig und treulich ausrichten läſſet, der Schiffer oder Directeur, wenn die Arbeit einmahl bedungen iſt, und nach gemachten Conditionen angefangen, aus

privat affectên, oder daß er die Arbeit für weniger Geld haben könne, unter keinem prætext den einmahl angenommenen Schiffs-Zimmermann abſchaffen, ihm die angefangene Arbeit abnehmen, und einem andern auftragen könne. Und ſo ferne dergleichen ſich zutragen ſolte, daß kein anderer Schiffs-Zimmermann auf dieſe alſo einmahl angefangene Arbeit gehen müſſe, woferne nicht der erſte, mit welchem contrahiret worden, damit zufrieden iſt, weiln es ohne dieſen ſein Vullbordt, und bevor er ſeine Satisfaction erhalten, nicht geſchehen mag. Lib. Conſul. *Cap.* 51.

§. 20. Wie ingleichen wenn ein Schiffs-Zimmermann und Taglöhner dem Wercke nicht gewachſen, und aus eigener, oder derer, welche er in ſeiner Arbeit gebrauchet, Nachläſſigkeit und Verſehen in der Arbeit was verſäumet oder verdorben wird, derſelbe dem Schiffer oder Directeur wegen allen Schaden und Unkoſten gehalten, und dieſer nicht verbunden, das angefangene durch ſolche ungeſchickte Leute vollenziehen zu laſſen, ſondern dem Schiffer frey bleibet, durch einen andern und geſchicktern Meiſter und Leute den Schiff-Bau fortſetzen zu laſſen. Lib. Conſul. *d. Cap.*

§. 21. Und ſo ferne jemand ein Schiff überhaupt, per averſionem, mit einem Meiſter verdingen würde, und dieſer andere Meiſter mit zu Hülffe nähme, derjenige, welcher das Schiff verdungen hat, denen andern Meiſtern ſeinen gemachten Accord kund machen müſſe, weiln die zu Hülffe gezogene Meiſter wegen ihres verdienten Lohns, Koſten, Schaden und Intereſſen ſich an das Schiff halten können, obſchon der erſte Meiſter, mit welchem der Herr des Schiffes accordiret hat, zum vollen bezahlet iſt. Lib. Conſul. d. l.

§. 22. Woferne aber der Herr des Schiffs dieſe zu Hülffe gezogene Meiſter an die Arbeit zu gehen geheiſſen, und ermahnet,

mahnet, fleiſſig zu arbeiten, auch ihnen gute Belohnung verſprochen hätte; alsdann iſt derſelbe, er habe den Meiſter, mit welchem er accordiret, bezahlet oder nicht, ſchuldig, den andern ihre Arbeit gleichfals zu bezahlen, weiln dieſe auf ſein Wort die Arbeit übernommen haben. Lib. Conſ. d. l.

§. 23. Wann aber die Zimmer-Leute, einer oder mehrere, mit dem Herrn des Schiffs dahin den Accord gemacht, daß unter einer gewiſſen Straffe, auf eine beſtimmte Zeit das Schiff fertig seyn ſolle, und das Schiff durch erweißliche Schuld oder Nachläſſigkeit nicht zu rechter Zeit fertig geliefert würde, der oder diejenige, ſo daran ſchuld, dieſe Straffe mit Schaden und Intereſſe zu bezahlen ſchuldig ſeyn. Lib. Conſul. *Cap.* 52.

Weiter finde in dem Hanſee-Städtiſchen See-Recht von 1614. als der Reviſion des von 1591. einige hieher quadrirende Conſtitutiones, deren mich zu weiterer Ausführung dieſes Rechts bediene.

Tit. I.

Von Erbauung der Schiffe.

Artic. 2.

Kein Schiffer ſoll ſich unterſtehen ein Schiff zu bauen/ es ſey denn/ daß er ſeine Freunde/ die mit ihm bauen wollen/ alle beyſammen habe; es wäre dann/ daß er das Schiff alleine zu bauen und zur Seewart zu führen vermochte/ ꝛc.

ſeine Freunde] ſeine Mit-Rhedere, wenn der Schiffer mit participiret, und ſie ihme die Direction aufgetragen, ex

 Societate,

Societate, und ex Mandato, wenn er auch gleich nicht mit intereſſirte.

Es können aber alle und jede in Rhedereyen hærediren, welche beſtändig für ſich zu contrahiren vermögen; dannenhero auch Fœmina Mercatrix nicht auszuſchlieſſen. Welchen aber Handlung zu treiben die Geſetze verbieten, können auch in Schiffs-Parten nicht intereſſiren.

Jure Civili *per L. 3. de Vacat. & Excuſ. Mun. & L. 6. §. 2. de Jure Fiſci*, war denen Præſidibus Provinciarum Schiffe zu ihrem Nutzen bauen zu laſſen, und zur See zu handeln verboten: ne quæſtus ſtudio, officii ſui immemores, in adminiſtratione ſegniores & negligentiores forent, neque authoritate accedente aliorum Commerciis vim facerent, aut emolumenta Commerciorum interciperent. Noſtris moribus ſein groſſe Herren ſelbſt Kaufleute; und ſind nach jetziger Zeiten Gewohnheit dergleichen Geſetze inter abrogatas zu ſetzen.

alle beyſammen] Juxta regulam: quod omnes tangit ab omnibus eſt approbandum *cap. 29. de R. J. in 6.*

das Schiff allein zu bauen und Seewarts zu führen] dergleichen Exempel werden ſich wenig finden; in genere wer allein Rhedet, darf niemand fragen.

Art. 3.

Wann der Schiffer die Freunde alle beyſammen/ und deren Willen zum bauen hat/ ſo ſoll er mit den Freunden noch ferner der Sachen eins werden/ wie groß oder wie klein/ das iſt wie viel Ellen Keels/ wie viel Füſſe Flaches/ wie viel auf dem Balcken/ wie

wie tief verbunden / damit das Schiff nicht gröſſer noch kleiner werde / denn wie es die Freunde begehren / nach Laut einer Zerte / welche darüber ſoll aufgerichtet werden; Thäte der Schiffer darüber / und das Schiff würde über fünf Laſt gröſſer als es bewilliget / er ſoll verbrochen haben ꝛc.

wie viel Ellen Kiels] der Kiel iſt das Grund-Holtz, worauf das gantze Schiffs-Gebäude ruhet, in der Mitten der Länge des gantzen Caſco oder Corpus, denotiret hier die Länge des Schiffes, eine Elle iſt 2 Fuß oder 24 Zoll.

Artiſtice zu reden, nach dem Beſteck oder Plan, wie groß dat Vlack, het Hol, die Weite und die Länge overn Steven ſeyn ſoll. Königl. Schwed. S. R. *Claſſ.* 3. *cap.* 1.

laut einer Zerte / welche darüber ſoll aufgerichtet werden] ein ſchrifftlicher Contract, zum künftigen Beweiß der abgeredeten und ſtipulirten Conditionen, oder des Beſteckes.

das Schiff würde fünf Laſt gröſſer ꝛc.] Eine Laſt iſt 4000 Pfund am Gewichte. Der Frantzoſen Tonneau iſt eine halbe Laſt. Lib. Conſul. *Cap.* 50. Wenn der Zimmermann die Maaße gröſſer nimmt als der Schiffer conditioniret hat, muß er die Helfte von allen Unkoſten der Vergröſſerung bezahlen, und das Arbeits-Lohn von ſo viel Tagen, als er daran gearbeitet hat, verlieren.

§. 1. Von denen Fällen, wenn mit Conſens des mehrerntheils der Rhedere, oder ohne deren Conſens von dem Schiffer ein Schiff vergröſſert würde, und wie im letzten Fall die Rhedere ein kleiner Part als verſprochen zu nehmen befuget. vid. d. Conſulat. *cap.* 48. & 49.

Digitized by Google

§. 2. Ein jedweder Rheder iſt ſchuldig, für das Part, welches er in dem Schiff zu nehmen an den Schiffer ſich obligiret, einzuſtehen, auch die zu dem Bau erfoderte Gelder vorzuſchieſſen, und ſo ferne jemand darin ſäumig, ſtehet dem Schiffer und den andern Rhedern frey, entweder ſolches Geld ſelbſt vorzuſtrecken, oder von andern ſo viel aufzunehmen, als des Unwilligen Part beträget, damit der Bau des Schiffes nicht aufgehalten werde, und iſt der Unwillige ſchuldig, wann er richtige Rechnung von dem Directeur erhalten, ſolches mit Capital und Zinſen wieder zu bezahlen; derjenige aber, der die Gelder verſchoſſen, hat tacitam hypothecam an das Part quæſtionis, wie dann auch ein ſolch Part, wann der Unwillige ſolches nicht, oder nicht völlig vergolten, verboddemet werden kan. e. g. Ein Rheder hätte ein Quart-Part in dem Schiff zu hærediren belobet, und nur die Helfte an Geld aufgebracht, ſo kan der Schiffer das reſtirende aufnehmen, und das Part für ſo viel als er aufgenommen verpfänden. Königl. Schwed. S. R. *Claſſ. 3. cap. 2.*

§. 3. Wenn aber jemand, der ein Part in einem Schiffe zu hærediren verſprochen, ehe das Schiff zum vollen verfertiget, verſtirbet, weiln durch den Todt die Gemeinſchafft aufgehoben *art. 9. tit. 10. p. 2. Statut.* ſeyn deſſen Erben dieſem Verſprechen wider ihren Willen nachzukommen nicht ſchuldig, es wäre dann, daß der Verſtorbene ſeinen Willen declariret, daß ſeine Erben dem Contract geleben ſollen.

§. 4. Darum ohnangeſehen der Verſtorbene ſchon etwas bezahlet oder nicht, muß dieſes Part, ehe das Schiff in See gehet, wenn die Erben nicht eintreten wollen, auf deren Riſico verkauffet werden, obſchon es ſonſt heiſſet, daß kein Schiff verkauffet werden müße, bevor es eine Reiſe gethan. Lib. Conſ. *cap.* 46. & 47.

Art.

Art. 4.

Gleicher Geſtalt ſoll der Schiffer nicht Macht haben / nachdem das Schiff einmahl in die See geſetzt / ichtes daran zu bauen / oder zu beſſern / noch einig Reitſchafft dabey zu zeugen / ohne Wiſſen und Willen der Freunde / es wäre denn / daß er in frembden Landen wäre / und beweiſen könte / daß es die Noth / um das Schiff durch die See zu bringen / erfordert / daſſelbe / oder deſſen Reitſchafft alſo zu beſſern / anderer geſtalt ſollen ihm die Freunde zu den Koſten zu antworten nicht ſchuldig ſeyn.

der Schiffer] und Mit-Rheder.

nachdem das Schiff einmahl in See geſetzet] dicht und mit allem wohl verſehen, nach ſeiner Obliegenheit.

ichtens daran zu bauen] welches die gemeine Rechte in re communi, inconſultis Sociis, dem Socio nicht zuſtehen, noch weniger die See-Rechte dem Schiffer, motu proprio, ohne Noht, zu ſeinem Plaiſir und ſeiner beſſern Commodität, und vor ſeinen Kopf dergleichen vorzunehmen. Cod. Ludov. *Lib.* 1. *tit.* 1. *art.* 17.

daß es die Noht erfordert] in Zeit von Noht erfordert des Schiffers Incumbentz, alles zu des Schiffes beſten und Befoderung der Reiſe zu beſorgen, wozu gehöret, das ermangelnde anzuſchaffen, und allemahl in Bereitſchaft zu halten, und was der Schiffer darunter diſponiret, müſſen ſeine Rhedere genehm halten.

Sonſten

Sonſten gehören auch mit zu dieſer Materie die Diſpoſitiones Statutariæ des 8. *art. tit.* 5. *p.* 2. *Statut.* daß, wann einer den andern zu Erbauung und Beſſerung eines Schiffes Geld vorgeſtrecket, daß derſelbe andern Creditoribus præferiret werden ſolle. Item des 9. *art. ibid.* Daß der Handwercker Arbeit zu nohtwendiger Erbauung und Reparirung in dem Erbaueten und Verbeſſerten der Vorzug vor andern zu gönnen.

Daß ein Schiff ein beweglich Guht ſey, iſt in Cod. Ludov. *Lib.* 2. *tit.* 10. *art.* 1. determiniret. Daß es aber quoad effectum juris vielmehr als ein unbeweglich Guht, inſonderheit bey uns, anzuſehen, glaube, weiln ein Schiff eigentlich kein mobile, ſondern vielmehr ein See-Hauß und flieſſend Pack-Raum iſt. Und findet ſich in den alten Stadt-Büchern antiquo & veteri H. 8. *Erve un Schepe ſchall man vor dem gantzem Rade ſetten*, in antiquo verſetten, i. e. daß man die Schiffe hat wie die Erben, öffentlich vor dem Raht auf-ruffen und verlaſſen müſſen.

Wenn ein Schiff ausgebauet und fertig iſt, können die Rheder, wenn ſie wollen, einen Biel-Brief nehmen, welcher ihnen auf der Cantzeley ertheilet wird, zum Beweiß, daß das Schiff alhier und von einem hieſigen Meiſter erbauet.

Formular des Biel-Briefes.

Univerſis & ſingulis cujuscunque Eminentiæ, Dignitatis, Status aut Conditionis fuerint, patentes has literas Noſtras viſuris, lecturis ſeu legi audituris, Nos Proconſules & Senatores Civitatis Hamburgenſis, cum obſequiorum & officiorum Noſtrorum ſtudioſa ac amica declaratione, notum facimus & ſignificamus, quod coram Noſtris Deputatis & Collegis Senatorii Ordinis Tit. Dno. N. N. & Dno. N. N. ad requi-

requiſitionem N. N. perſonaliter comparuerit, honeſtus N. N. Civis Noſter & Naupegus; & mediante juramento corporali ſolenniter præſtito, conſtanter depoſuerit & affirmaverit: hujusmodi navim N. denominatam, cujus harum literarum exhibitor Navarchus N. N. civis Noſter, hoc tempore præfectus exiſtit, a ſe certificante & ſuis operariis ex fundamento hac in civitate pro ratione ſupranominatorum Requirentium Anno . . . . . conſtructam atque fabricatam eſſe. Ita Deus ſe Certificantem adjuvet, & Sacro-Sanctum ejus Evangelium. absque dolo malo.

Et quandoquidem hujusmodi depoſitio præmiſſo modo coram Noſtris Deputatis conſtanter facta, documentumque publicum deſuper a Nobis petitum ſit; Idcirco Nos ſupradicti patentes has literas conſveto Civitatis Noſtræ Secreto ſcientes communiri juſſimus. Actum d.

In dem Schwediſchen See=Rechte von 1667. findet ſich eine Art Biel=Briefe, Cl. 4. cap. 9. welche aber von einer gantz andern Natur ſind, vid. quæ not. *ad art. 2. tit. 18. ſeq.* von welchen in Diſſert. Inaug. Dn. Synd. Surlands L. de Literis Maritimis *cap. 5.*

Aber hievon genug, und wird ſich, was hier übrig bleibet, künftig in der Ordnung des Textus weiter finden.

C Partis

Sonſten gehören auch mit zu dieſer Materie die Diſpoſitiones Statutariæ des 8. *art. tit.* 5. *p.* 2. *Statut.* daß, wann einer den andern zu Erbauung und Beſſerung eines Schiffes Geld vorgeſtrecket, daß derſelbe andern Creditoribus præferiret werden ſolle. Item des 9. *art. ibid.* Daß der Handwercker Arbeit zu nohtwendiger Erbauung und Reparirung in dem Erbaueten und Verbeſſerten der Vorzug vor andern zu gönnen.

Daß ein Schiff ein beweglich Guht ſey, iſt in Cod. Ludov. *Lib.* 2. *tit.* 10. *art.* 1. determiniret. Daß es aber quoad effectum juris vielmehr als ein unbeweglich Guht, inſonderheit bey uns, anzuſehen, glaube, weiln ein Schiff eigentlich kein mobile, ſondern vielmehr ein See-Hauß und flieſſend Pack-Raum iſt. Und findet ſich in den alten Stadt-Büchern antiquo & veteri H. 8. *Erve un Schepe ſchall man vor dem gantzem Rade ſetten*, in antiquo *verſetten*, i. e. daß man die Schiffe hat wie die Erben, öffentlich vor dem Raht auffruffen und verlaſſen müſſen.

Wenn ein Schiff ausgebauet und fertig iſt, können die Rheder, wenn ſie wollen, einen Biel-Brief nehmen, welcher ihnen auf der Cantzeley ertheilet wird, zum Beweiß, daß das Schiff alhier und von einem hieſigen Meiſter erbauet.

Formular des Biel-Briefes.

Univerſis & ſingulis cujuscunque Eminentiæ, Dignitatis, Status aut Conditionis fuerint, patentes has literas Noſtras viſuris, lecturis ſeu legi audituris, Nos Proconſules & Senatores Civitatis Hamburgenſis, cum obſequiorum & officiorum Noſtrorum ſtudioſa ac amica declaratione, notum facimus & ſignificamus, quod coram Noſtris Deputatis & Collegis Senatorii Ordinis Tit. Dno N. N. & Dno. N. N. ad requi-

requiſitionem N. N. perſonaliter comparuerit, honeſtus N. N. Civis Noſter & Naupegus; & mediante juramento corporali ſolenniter præſtito, conſtanter depoſuerit & affirmaverit: hujusmodi navim N. denominatam, cujus harum literarum exhibitor Navarchus N. N. civis Noſter, hoc tempore præfectus exiſtit, a ſe certificante & ſuis operariis ex fundamento hac in civitate pro ratione ſupranominatorum Requirentium Anno . . . . . conſtructam atque fabricatam eſſe. Ita DEUS ſe Certificantem adjuvet, & Sacro-Sanctum ejus Evangelium. absque dolo malo.

Et quandoquidem hujusmodi depoſitio præmiſſo modo coram Noſtris Deputatis conſtanter facta, documentumque publicum deſuper a Nobis petitum ſit; Idcirco Nos ſupradicti patentes has literas conſveto Civitatis Noſtræ Secreto ſcientes communiri juſſimus. Actum d.

In dem Schwediſchen See-Rechte von 1667. findet ſich eine Art Biel-Briefe, Cl. 4. cap. 9. welche aber von einer gantz andern Natur ſind, vid. quæ not. *ad art. 2. tit. 18. ſeq.* von welchen in Diſſert. Inaug. DN. Synd. SURLANDS L. de Literis Maritimis *cap. 5.*

Aber hievon genug, und wird ſich, was hier übrig bleibet, künftig in der Ordnung des Textus weiter finden.

PARTIS SECUNDÆ STATUTORUM.

TIT. XIII.

Von Schiffs-Rhedern oder Freunden.

AD RUBRUM: Stat. Vetus von den Rheders der Schepe. Ad præcedentia mich beziehend, beſtehet die Rhederey darin, wenn einige Freunde, mit oder ohne den Schiffer, welchen ſie auf das Schiff ſetzen wollen, ſich zuſammen thun, um ein Schiff bauen zu laſſen, und darin nebſt einander hæreditren oder Theil nehmen für die Helfte, Drittel, Quart, Sechstheil, Achttheil und ſo weiter. Und dieſe ſeyn Domini Navis, die Rhedere, welche folgends auf ihre Koſten das Schiff ausrüſten, mit aller Nohtdurft verſehen, ſelbſt abladen oder an die Befrachtere und Einlader verhäuren, die Fracht genieſſen, und das Schiff nach ihrem Gefallen benutzen.

Art. I.

Haben etliche Rhedere ein Schiff zuſammen/ und will einer von dem andern/ der von dem andern ſich ſcheiden will/ der ſoll das Schiff ſetzen/ beyde Geld und Tag/ und der ander ſoll kieſen innerhalb vierzehen Tagen/ und alſo ſollen ſie geſcheiden ſeyn.

Es

Es iſt dieſer Articul aus den alten Statutis beybehalten, in antiquo *art. 25.* Hebbet Compane ein Schipp toſamen ꝛc. in Vet. P. 1. Kompane edder Koopmanne ꝛc.

der von den andern ſich ſcheiden will / ſoll das Schiff ſetzen beyde Geld und Tag] wie hoch er es ſchätze, und wofür er es annehmen wolle, auch die Zeit, wann die Societät oder Communion aufhören ſolle; und die andern haben die Wahl, ob ſie es annehmen oder laſſen wollen. Conf. Jus Lubec. *Lib. 6. tit. 4. art. 6.*

Conf. *art. 1. tit. 5. p. 3. Stat.* Lib. Sent. in cauſa Timm contra Elſtorp d. 5. Jun. 1584. werden de Parteyen an de Older-Lüde der Schipper-Geſellſchop gewieſet, dorch welke Se in acht Dagen na den Art. P. 1. geſcheden werden ſchölen.

Art. 2.

Wann etliche Leute ein Schiff zuſammen halten / oder ein Mann den mehrern Theil im Schiffe hat / ſo ſollen alle / welche den wenigſten Theil haben / den andern am meiſten Theil folgen / es wäre dann / daß der den mehrern Theil hat / das Schiff wolte liegen laſſen / und es dem andern müde machen / das ſoll nicht ſeyn / beſondern man ſoll das Schiff zu Waſſer weiſen.

Dieſer Articul findet ſich gleichfals in Statuto Antiqvo art. 24. & Veteri P. 2.

den mehrern Theil] die das meiſte Intereſſe haben; wird alſo die pluralität der Stimmen nicht gerechnet, ſondern

Digitized by Google

des Intereſſe, gleich in dem 10. art. der revidirten Falliten-Ordnung.

müde machen] in den alten Stadt-Büchern uhtdröten, credo von dröteln, auf die lange Banck ziehen, verdrieß-lich zögern.

das Schiff zu Waſſer weiſen] in Antiquis man wieſe jo dat Schip to Water wehrt. Ratio iſt in favore Commercii, und daß der Zweck, warum man Schiffe hält, obtiniret werde, welcher nicht iſt, ſie ohne Gebrauch an dem Wall liegen zu laſſen.

Art. 3.

Wo ein Mann ſein Schiff ſelbſt/ oder vor jemand anders ladet/ immittelſt daß man ein- und ausſchiffet/ ſoll er das Schiffs-Volck beköſtigen.

Stat. Antiqvum Art. 18.

Stat. Vetus P. 3. mit dem Unterſcheid, daß die Worte vor jemand anders in dem alten Text nicht befindlich, und in dieſem auf ſolchen Fall extendiret ſeyn.

daß man ein- und ausſchiffet/ ſoll er das Schiffs-Volck beköſtigen] Dieſe Beköſtigung hat ihr Fundament in dem alten Gebrauch, daß die Schiffs-Leute ſich ſelbſt haben beköſtigen müſſen, dazu bekahmen ſie auſſer ihr Fuhr-Lohn ein gewiſſes zu der Fahrt. *Vid. art. 17.* Stat. antiqui. und da wegen der Liege-Tage von der Bahte oder der Verbeßerung die Frage, daß es in des Schiffers Willen geſtanden, ob er ihnen die Verbeßerung oder die Koſt geben wollen. d. l.

Hodie

Hodie verſtehet ſich dieſes von ſelbſt, maſſen er ſolche nicht allein dieſe Zeit, ſondern die gantze Reiſe über bekoſtigen muß. Vid. Wisb. S. R. art. 29. It. art. 10. tit. van Scepslüden Regis Philippi Placat d. 1563. Iſt alſo apparent, daß dieſer Articul jetzo zu verſtehen von dem caſu d. artic. 10. wenn die Leute dem Schiffer extraordinair aſſiſtiren im Löſchen und Laden bey Tag und bey Nacht, in welcken gevall hy hun ſall geven Koſt en Dranck als dat behort, na gelegenheit van der Saeke un Wercke.

Art. 4.

Dieweil auch ein groſſer Eigennutz bey den Rhedern ſelbſt zu Zeiten geſpühret wird/ daß einer Holtz/ der ander Victualien, und anders/ über die Billigkeit mit anſchlägt/ zu groſſem Vorfange der Rhedere/ welche bahr Geld legen müſſen/ ſo ſoll hinführo ein jeder Schiffs-Rheder ſich ſolcher eigennützigen Handlung gäntzlich enthalten/ und nichts an einigen Wahren mit zulegen/ ohne Conſens eines oder zwey der Freunde/ von den gemeinen Rhedern darzu geordnet/ und des Schiffers/ welche ſolches alles um einen billigen Preiß anzunehmen/ und ſonſten des Schiffes beſtes zu wiſſen ſchuldig ſeyn ſollen; was dann alſo durch den Schiffer und zugeordnete Schiffs-Rhedere eingekaufft wird/ ſolches ſoll alles von weme/ und wie theur es gekaufft/ mit Fleiß zur Rechnnng gebracht werden.

Conf. art. 5. tit. 1. Hanſ. S. R.

der eine Holtz der andere Victualien] zur Erbauung und equippirung.

ein oder zwey der Freunde von den gemeinen Rhedern geordnet und dem Schiffer] welchen von geſammten Rhedern die direction aufgetragen.

Conf. art. 6. tit 1. Hanſ. S. R.

Die Victualiſirung wird gemeiniglich den Schiffern, wie auch bey uns gebräuchlich überlaſſen, als welche für ein accordirtes Qvantum die Bekoſtigung übernehmen.

TIT. XIV.

Von Schiffern und Schiffs-Volck.

AD RUBRUM: Da es auf die Geſchicklichkeit eines Schiffers beſonders ankömmt, hat man bey Erwehlung und Annehmung deſſen vieles zu conſideriren. In Codice Ludoviciano, wie wir künftig das Königl. Frantzöſiſche See-Recht allegiren werden, finde *Lib. 2. tit. 1. art. 1.* daß niemand Capitain oder Schiffer ſeyn kan, der nicht fünf Jahre zur See gefahren, und wegen ſeines Verſtandes und Wiſſenſchafft in der Seefahrt-Kunſt von zwey Schiffer-Alten, in Gegenwart der Officirer von der Admiralität öffentlich examiniret und bequem geurtheilet; wann er aber für Steuermann zwey Jahre gefahren, könne er ohne weiteres Examen als Schiffer angenommen werden. *art. 4.*

In dem Hanſiſchen S. R. *tit. 3. art. 1.* Daß er des Compaſſes, der Seen und Fahr-Waſſer kündig ſeyn, das Schiff

zu

zu führen und zu ſteuren, zu laden und zu löſchen, und das Volck anzuführen und zu regieren wiſſen müße.

Und weiter *tit. 2. art. 1.* Wann ein Schiffer zuvor ein Schiff geführet, ſoll er von niemand anders, als mit gutem Beweiß, Zeugniß und Abſchied angenommen werden.

Es kommt aber hauptſächlich auf des Schiffers Treu und Redlichkeit, Vigilance und Sobrietät, wie ſie es ſelbſt nennen, nüchtern zu ſeyn, am meiſten an, und die ſeyn glücklich zu nennen, welche ſolche Schiffer antreffen.

So viel nun die reciproque Verpflichtung der Rheder und des Schiffers in genere anlanget, ſo iſt der Schiffer ſchuldig

1. bey dem ihme anvertraueten Schiffe und deſſen Geräthſchaften gleiche Sorgfalt, die ein guter Hauß-Vater in dem Seinigen anwendet, zu gebrauchen.

2. Seiner Inſtruction und Ordre ſtricte nachzuleben.

3. Seinem Schiffer-Ambte treulich vorzuſtehen, und ſeiner Rheder beſtes auf alle Art zu ſuchen.

4. Nach zurück gelegter Reiſe ſeinen Rhedern gebührende Rechnung zu thun, und reliqua auszukehren.

Dahingegen ihm die Rhedere

1. das Schiff mit ſeinen Geräthſchaften in einem guten und untadelhaften Stande zu liefern, und auf ihre Unkoſten zu unterhalten.

2. Wegen der ihme aufgetragenen Reiſe eine vollenkommene und richtige Abrede mit ihm zu nehmen, auch verſtändliche und deutliche Inſtruction und Ordre ſeines Verhaltens zu geben.

3. Die ihm accordirte Gage nicht allein unwegerlich zu bezahlen, beſondern auch

2. dasjenige, was er zu richtiger Satisfacirung des Schiffs-Volcks, Häuren, und deren Unterhaltung benöhtiget

tiget iſt, zu fourniren und anzuweiſen, und was er dieſerwegen, auch ſonſt zu Unterhaltung des Schiffes und deſſen Geräthſchafften angewendet und verleget, wieder zu vergüten, auch der Nohtdurfft nach außerhalb Landes ihm credit zu machen gehalten ſeyn.

Obgleich nun die Rhedere aus dem fundament Excercitoriæ & Tributoriæ Juris Civilis durch des Schiffers Handlungen, das Schiff betreffende, Schuld und Verſäumniß mit verpflichtet, und in Schaden und Unkoſten geſetzet werden können, ſo können ſie doch nicht weiter verbunden werden, als ſo viel ihr Part Schiffes und Antheil in der Fracht beträget, und weiter nicht. Conf. nieuwe Rotterd. Ord. van Zee-Saeken d. Anno 1721. art. 161. & ſequ.

Artic. 1.

Ein jeglicher unſer Bürger ſoll führen einen rohten Flüger/ und wer das nicht thut/ der ſoll es beſſern mit drey Marck Silbers zu der Stadt Nutze/ es ſey dann/ daß er ihn ablege von Angſtes wegen/ und ſo einig Gaſt einen rothen Flüger führet/ der ſoll dieſelbe Straffe erlegen/ wird er an unſerm Recht darum beklaget.

Iſt von Wort zu Wort beybehalten ex Statuto Antiquo art. 26. ubi ehnen roden Vlugh, und Vet. P. 4.

unſer Bürger] der Schiffer, welcher Bürger ſeyn muß, und ein Hamburger Schiff mit dieſer Stadt Päſſen und See-Briefen führet.

Gloſſa Vetus ad h. l. Edt ſchall neen Schip-Heere unzeorſacket dat Tecken ſiener Stede, dar he to Hueß höret, nedder-

nedderleggen, welck ock neen ander mag vorheven, ane Bote.

einen rohten Flüger) a tempore immemoriali, wie vor gedacht, findet es ſich ſchon in unſern ältiſten Statuto.

Marck Silbers) eine Marck iſt der Wehrt von 16 Loht Silbers geweſen. Dn. Pro-Conſul LANGENBECK in not. ad Stat. Vetus B. 9. daß die Benennung von Marcken daher komme; dat man Oldings by Marcken Silvers hebbe gekopſchlaget unde handtheret, deren twee gewagen een Pundt, unde de ſien getecket ofte gemarcket geweſen, dar man de Weerde by gekennet heft, als man nu dat Schnebarger Silber by den Schwane, welche Stücke wegen een half Pundt edder 16 Loot. Süß ſien 16 allewege de Mate der Marck, ſo woll der gewagenen als der getellenden, indem de Wicht holt 16 Loot und der getellenden 16 Stück.

zu der Stadt Nutzen) in Antiquo & Veteri: to der Stadt Röhre, i. e. nach Herrn B. LANGENBECKEN Meynung in not. ad M. 3. dat man de Marck Silvers ſchall uprecken na der Stadt Röhre, als de Marcke gewarderet un geſettet is. vid. Stat. Vetus O. 15. & M. 16.

von Angſt wegen) in Krieges-Zeiten, da es die Noht erfordert, ſich frembder Flaggen zu bedienen.

einig Gaſt) ein Frembder, aus dem fundament der uhralten Hänſiſchen Convention, daß ein jedweder ſeine eigene Farbe, als ein Zeichen ſeiner Stadt, führen müſſen.

Auf unſern Convoyen iſt der Wimpel roht, wie auch die große Flagge von hinten, auch iſt das Goſigen vorn aufm Boogſpriet roht, und das Hamburger Wapen weiß, ſolte Silber ſeyn, im rohten Felde, wie ſich dann auch das Pavillon alſo abgebildet, in der

Digitized by Google

Collection des See-Atlas Neptune François befindet. In der Admiralitäts-Flagge iſt das Wapen auf das Mittel eines Anckers geſetzet.

Art. 2.

Liegen Schiffe bey einander in einem engen Haven/ und derjenige/ welcher ſein Ancker am erſten geworffen/ oder geſetzt hat/ zu dem andern/ ſo letzt geſetzet/ ſpricht/ er möge ſein Ancker leichten/ und ferner abſetzen/ dann er liege ihm zu nahe/ weigerte ſich derſelbe das zu thun/ ſo mag der ander das Ancker leichten mit ſeinem Volcke/ und fürter von ſich legen/ hindert oder verbietet der ander ſolches zu thun/ kömmt Schaden davon/ den ſoll der beſſern der das hinderte. Liegt auch einig Ancker ohne Boye oder Abzeichen/ und daher Schade entſtünde/ denſelben beſſert derjenige/ der ſeinen Boyen nicht gelegt/ es wäre dann/ daß er mit zween glaubwürdigen Leuten bezeugen könte/ daß vor zwölf Stunden bey Sommer-Zeiten/ oder wann der Tag kurtz iſt: vor vierzehen Stunden zum längſten/ noch ein wachender Boye auf dem Ancker geweſen/ ſo ſoll er damit entfreyet ſeyn.

Conf. Stat. Vetus P. 5. & Gloſſa: Elck is verplichtet ſiener Verſümniß halven, de in Saſſeſcher Sprache Wahrloß wart genömet. Spec. 2. Art. 38.

Es

Es iſt dieſer Artic. genommen aus dem Wisbuiſchen S.R. art. 28.

in einem engen Haven) ſo nahe bey einander, daß Gefahr iſt, ſie mögten einander Schaden thun.

der erſte zu dem andern/ der letzt geſetzet/) ſonſt und der eine am Grund ſäße und nicht weichen könte. Neue Rotterd. Ordon. d. A. 1721. art. 25.

ſpricht) d. Ordon. verſoeken zyn anker te ligten ende te wycken.

ſo mag der andere das Ancker lichten mit ſeinem Volcke/) ob periculum in mora in des letztern Schiff übergehen, und das Ancker durch ſeine Leute lichten und aufwinden laſſen, es auch weiter von ſich legen, wann er anders nicht weichen kan.

Codex Ludov. *Lib. 4. tit. 8. art. 3.* Sie ſollen ſo weit von einander ihre Ancker legen, daß die Ancker- und Kabel-Tauen ſich nicht verwirren können.

den Schaden ſoll beſſern der das hindert) Neue Rotterd Ordon. d. l. Und iſt bey dieſem Schaden zu conſideriren was die reparation gekoſtet, und was irgend das Beſchädigte dadurch deterioriret geworden. d. Ordin. *art.* 267.

Bojer) Stat. Vet. Dovert ofte Rogert. Placat d. A. 1563. Boje of Dobber. Ein jeder Schiffer, der ſein Ancker wirft, muß einen Bojer darauf ſetzen, zum Abzeichen wo ſein Ancker lieget. In folgenden: Ein wachender Bojer, der, nach dem das Waſſer ſich beweget, auf und nieder gehet.

es wäre dann ꝛc.) d. Placat wann außer Schuld des Schiffers der Bojer von dem Ancker vertrieben, und er, eilfges

ges nicht redreſſiren können, ſoll er für die Helfte des Schadens gehalten ſeyn, wie in unſerm alten Stadt-Buch, wann ein Ancker ohne Dovert lieget.

Die in unſern Statuto determinirte Zeit findet ſich in Stat. Vet. nicht.

Stat. Vetus in fine addit. Js et ock, dat man in ener drögen Have ligt, man is ſchuldig to leggen Bord-Lienen (Wisb. S. R. d. l. Boeg-Lienen) un Taw damit, ane Feil, umme Schaden to vermiedende.

Art. 3.

So jemands Schiff bräche / oder durchgeſiegelt würde / bedüncket den Kaufleuten / dem Steurmanne / und dem meiſten Theil des Volckes / daß man es allda machen möchte / ſo ſoll der Schiffer das Schiff allda repariren und beſſern laſſen / und bringen den Kaufleuten ihr Gut / dahin er ihnen das gelobet hat zu führen / ſo fern ihn GOTT für Unglück behütet. Wäre es aber / daß man das Schiff nicht wieder machen möchte / ſoll der Schiffer dem Kauffmann ſein Gut ferner bey andern Schiffern an das beſcheidenes Ort / auf ſeine Unkoſt / und auf des Kauffmanns Zollen und Ebentheur / verſchaffen / und dagegen ſeine volle Fracht haben / kan aber der Schiffer keines andern Schiffes nächtig ſeyn / oder daß ſonſten ehehaffte Verhinderung / Wetters oder Windes halben / einfiele / alsdann

Digitized by Google

dann ſoll der Schiffer das Gut in ſichere Verwahrung/ auff des Kauffmanns Unkoſt und Gefahr/ auflegen/ und allda pro rata deswegen die Fracht haben.

Dieſer Articul gehöret zum XVII. Titul, allwo ausführlicher von dieſen Zufällen gehandelt wird.

Stat. Vetus P. 6. & Gloſſa. de Schipper is ock plichtig de Güdere, wor ſe hen gefrachtet ſien, to leverende, wen idt nicht benehmet de Nood.

Wisb. S. R. art. 16. und iſt dieſer Articul meiſt genommen aus deſſen 37. art. It. Placat d. 1563. tit. van Schepbreucke art. 3.

Schiff bräche) vi tempeſtatis durch hart Wetter und Wind, oder auch ſonſt an ſich einen ſchweren Leck bekäme, daß es nicht See halten, und in ſolchen Stande dadurch geſetzet würde, ohne reparation ſeine Reiſe nicht proſequiren zu können, alſo irgend einlauffen müſte.

durchgeſiegelt würde) daß es durch das Anſeglen bräche und käme an Grund. vid. art. 6. 7. & 8. tit. 17. ſq.

bedüncket den Kaufleuten) welche in alten Zeiten ſelbſt mit gereiſet, ihre Güter an den Hänſiſchen Comptoiren gebracht, ſelbſt verkauft, und die Retouren ſelbſt wieder mit zu Hauſe geführet, ehender als Brief-Wechſelung, Poſtereyen und Commiſſions-Bedienungen in auswärtige Landen im Gange gebracht, vid. art. 2. & 11. h. t. art. 1. & 2. tit. 6. & paſſim. Jetzo dem Schiffer mit Zuziehung ſeiner Officirer, dem Steurmann, Botsmann, Schimman ꝛc.

allda) an dem Ort wo das Unglück arriviret, oder wohin er ſich nach dem Unglück ſalviret.

reparîren und beſſern laſſen] auf Koſten des Schiffers für Rheder Rechnung.

bey andern Schiffen verſchaffen] ein ander bequem Schiff, ſo gering es möglich iſt zu hauren, und dem Kauffmann ſein Gut an den deſtinirten Löſch-Platz zu bringen Wisb. S. R. art. 16. Placat d. l.

auf ſeine Unkoſt/ und des Kauffmanns Zollen und Ebentheuer] weiln der Kauffmann nicht doppelte Laſt tragen muß, und der Schiffer die volle Fracht genieſſet. Der Kauffmann iſt hier der Einlader. Concord. Hanſiſches See-Recht tit. 3. art 17. Ebentheur a Gallico avanture auf des Einladers Riſico.

und dagegen ſeine volle Fracht haben] i. e. von der gantzen Reiſe in den transportirten Gütern, weil der Schiffer ſeiner Certepartie nachkommt, und mittelſt des gehaurten Schiffes die Güter ad locum deſtinatum liefert.

Ehehaffte Verhinderung] vid. art. 11. ſeq.

das Gut in ſicherer Verwahrung] in Packräumen legen oder ſölderen laſſen biß zu anderweitiger des Einladers diſpoſition Conf. d. art. 11.

auf des Kauffmanns Unkoſten und Gefahr] quia caſum non præſtat.

pro rata des wegen/] leg. des Weges, welchen er von der deſtinirten Reiſe biß dahin abſolviret, wie in art. 2. tit. 17. ſequ.

Art. 4.

Art. 4.

Setzet ein Schiffer jenige eingenommene Güter in ein ander Schiff/ ohne Vollbort derjenigen/ die ſie ihm eingeladen haben/ und ſolch Schiff auf der Reiſe zu nichte käme/ ſo ſoll der Schiffer den Schaden bezahlen/ es wäre dann/ das ſolches Schiff/ darinn die Güter zuvor geſchifft geweſen/ auf derſelben Reiſe auch zu Schaden und Verluſt käme/ ſo ſoll auf den Fall der Schiffer damit entfreyet ſeyn.

Conf. Stat. Vet. P. 7.

eingenommene Güter in ein ander Schiff] Stat. Vet. ungenödiget absque neceſſitate. It. in een ander leger Schipp, einem ſchlechtern als worinn ſie vorhero geladen geweſen.

ohne Vollbord derjenigen/ ſo ſie ihm eingeladen] darauf würde es wohl ſo groß nicht ankommen, wenn es anders ſonſt die Noht erforderte, der Articul muß nach der alten Art verſtanden werden, daß die Einlader mit im Schiffe geweſen, und der Schiffer gegen ihren Willen, die Güter in ein ander Schiff überſchiffet.

Die general Regul iſt ex natura Contractus daß ein Schiffer mit ſeinem oder nach maßgebung art. præced. aus Noht einem andern Schiff ſeine Ladung an den ihme deſtinirten und vorgeſchriebenen Orte überbringen und laut Conoſſements liefern muß, hat alſo die diſpoſition dieſes Articuls wenig Nutzen, weiln dergleichen Caſus jetziger Zeit nicht exiſtiren

Digitized by Google

exiſtiren kan, und man auf keine Art und Weiſe einem Schiffer gut heiſſen würde, bereits geladene Güter ohne Noht und ohne Vorwiſſen der Einlader in ein ander Schiff zu überladen, es wird auch kein Schiffer ſo einfältig ſeyn, dergleichen zu unternehmen: Denn ich ſetze nur den eintzigen Fall es hätte einer in einen gewiſſen Schiff ſeine Güter geladen, und hätte darauf verſichern laſſen, dieſe Güter würden auf dieſe Art in ein ander Schiff verladen, und dis Schiff verginge, wie würde der Einlader fahren; und dergleichen inconvenientien mehr.

es wäre denn das ſolches Schiff ꝛc.] weiln es in ſolchen Fall auf eins würde hinaus lauffen. Aber es iſt dieſes eine Conſtitution Statuti Veteris, wornach man ſich bey gegenwärtiger Zeit nicht wohl richten kan.

Art. 5.

Iſt ein Schiffer befrachtet / und bleibet ſo lange liegen / daß ihm Gelds entbricht / der mag wohl an Land ſenden um Geld / aber er mag keinen guten Wind verliegen ; thäte er das / er iſt ſchuldig dem Kaufmann den Schaden zu erlegen: er mag auch wohl auſſerhalb Landes nehmen von der Kaufleute Gut ſeine Nohtdurft / und bezahlen das / wann er löſſet / als das ander Gut geldet / zwiſchen dem minſten und meiſten.

Dieſer Articul iſt von Wort zu Wort geblieben aus dem alten Stadt-Buch P. art. 8. und iſt gedoppelt in den Wisb. S. R. art. 35. und 41. conf. art. 19. Placats d. 1563. tit. van Aſſeurancen.

befrach-

befrachtet] völlig zugeladen und Segel-fertig.

ſo lange liegen daß ihm Geld gebricht] hier auf der Elbe oder außerhalb Landes.

aber er mag keinen guten Wind verliegen] dadurch daß er nach dem Gelde warten wolte. In dieſem ſo wohl als andern Fällen, erfordert es des Schiffers Incumbentz, keinen guten Wind zu verliegen, der Wind iſt ein geſchwinder Vogel, und ehe man ſich es verſiehet, ſpeelt hy Joncker Jan op de Neus. Ja ich weiß ein Exempel, daß zwey Schiffe zu einer Zeit Segel-fertig lagen, der eine nahm ſein tempo wahr und kam in See, that ſeine Reiſe nach Lißabon, und kam wieder zurück auf der Elbe, und warf ſeinem Macker, den er noch liegend gefunden, die Citronen ins Schiff.

dem Kaufmann den Schaden zu erlegen] wegen Verſäumniß der Reiſe, und dadurch verurſachten Verluſt der Conjuncturen.

auſſerhalb Landes nehmen von der Kaufleute Guht ſeine Nohtdurft] dann er nichts verkauffen muß an dem Orte da ſeine Rheder wohnen. arg. *art.* 1. *tit.* 18. *ſequ.* Ubrigens handelt dieſer Articul nicht von Boddemerey, ſondern allein von dem Caſu, wann der Schiffer in Zeit von Noht ein oder anders von ſeiner Ladung angreiffen und verkauffen muß. Conf. *art.* 7. *ſeq.* ibidemque notata.

wann er löſchet] wann er nachhero ſeine Reiſe vollenführet, an dem Löſchungs-Platz, wohin er deſtiniret, in ſalvo gelanget, und ſeine Ladung bricht.

was das ander Guht geldet / zwiſchen den minſten und meiſten] Concord. Wisb. See-Recht *art.* 41. Thut

alſo der Schiffer wohl, daß er die Præcaution brauche, eine ſolche Speciem anzugreiffen, wovon ſich mehr in dem Schiffe eingeladen befindet, beregtes Wisb. S. R. d. l. addit, daß der Schiffer davon die volle Fracht haben ſolle.

Art. 6.

Wann die Schiff-Leute uneins ſeyn/ wegen des Windes/ daß etliche ſagen/ Wetter und Wind ſey gut/ und die andern ſagen/ daß der Wind nicht fällig ſey/ ſo iſt der Schiffer ſchuldig mit dem meiſten Theil über einzutragen/ thäte er anders/ er wäre ſchuldig dafür zu antworten nach des Richters Erkäntniſſe.

Imgleichen iſt dieſer geblieben ex Stat. Vet. P. 9. Schelen an Ravelinge des Windes art. 14. Wisb. S. R. Placat. tit. van Schepbreucke art. 11.

mit dem meiſten Theil) Gloſſa ad art. 9. Stat. Vet. Billig gift Tügniß der Wahrheit de Mening der meiſten des Dinges Verſtand hebbende.

Er wäre ſchuldig dafür zu antworten nach Erkäntniß des Rechtens] Wisb. S. R. d art. 14. De Schipper ſchall den Schaden betalen, is't dat he anders ſo veel Goed heft. Placat d. 1563. d. l. indien he de macht heft, indien niet, de Reeders vor hem.

Art. 7.

Wird ein Schiffer genöhtiget/ auf der Reiſe Gut zu verkauffen/ auf den Boden/ ſo iſt

iſt der Schiffer ſchuldig/ indem der Boden ſo viel zu Lande bringet/ das zu bezahlen an dem Marckte da er kömmt/ innerhalb vierzehen Tagen/ und ſoll das bezahlen zwiſchen den minſten und den meiſten/ und ſo fern der Schiffer dem Kaufmann nicht gnug thät/ und das Schiff verkauffte/ oder einen andern Schiffer darauf ſetzte/ ſo mag der Kauffmann ſprechen binnen Jahr und Tag/ um ſein Geld davon zu haben/ gleicher weiß ob er gegenwärtig wäre/ und ſollen das zeugen mit des Kauffmanns Siegel/ oder mit andern glaubwürdigen Documenten und Gezeugniſſen/ ſo mag der Schiffer da nicht gegen ſprechen/ ſondern muß/ wofern es zu des Schiffes Beſten gekommen/ entweder von dem Schiffe/ oder aus des Schiffers Gütern bezahlet werden.

Dieſer Articul iſt geblieben aus dem alten Statuto P. 10. Wisb. S. R. art. 40. Und da derſelbe offenbahr von Boddemerey handelt, gehöret er ad Sedem Materiæ Tit. XVIII.

genöhtiget] ohne Noht muß der Schiffer keine Bodmerey machen.

auf der Reiſe] außerhalb Landes, denn an dem Orte, wo ſeine Rheder wohnen, iſt ihme ſolches höher und über ſein Part zu thun nicht verſtattet. vig. art. 1. tit. 18.

Guht zu verkauffen auf den Boden/] ſub hypotheca des Schiffes, auf den Kiel oder Boden. Iſt von den Zeiten zu verſtehen, da der Kaufmann noch mit gefahren und in dem Schiffe iſt, und dieſer ihm auf das Pfand

Digitized by Google

des Schiffs ſein Guht übergiebet, welches er verkauffet, und ſich damit aus der Noht hilft. Vid. Verver. in not. ad art. 40. Wisb. S. R.

indem der Boden ſo viel zu Lande bringet] iſt eſſentialis conditio der Bezahlung der Bodmerey-Gelder.

an den Marckt / da er kommt] da er löſchet, wohin er deſtiniret, der zur Zahlung in dem Bodmerey-Brief beſtimmet.

innerhalb vierzehen Tagen] nachdem er angelanget. Concordat Wisbuiſch See-Recht art. 40. Königl. Schwed. S. R. Cl. 4. cap. 5.

dem Kaufmann] der auf dieſe Verſicherung ihm ſeine Güter übergeben.

das Schiff verkaufte ꝛc.] um den Kaufmann zu betriegen, und ſoll h. c. Bodmerey vor Kauf gehen.

binnen Jahr und Tag] nach Sächſiſcher Art binnen einem Jahr und ſechs Wochen. Iſt hier tempus legale nach dem Wisb. S. R. art. 40. Königl. Schwed. S. R. Cl. 4. cap. 8. §. 2.

gleicher weiß ob er gegenwärtig wäre] er der Schiffer, der davon gelauffen, nachdem er ſein Schiff verkaufft oder einen andern Schiffer auf das Schiff geſetzet.

mit des Kaufmanns Siegel] dieſer Error findet ſich ſo wohl in Stat. Vet. als dieſen und deſſen beyden Editionen: emendandum aus dem Wisb. S. R. met des Schippers Segel art. 40. als welcher ihm gegen Empfang der Güter eine Recive gegeben.

glaubwürdigen Documenten und Gezeugnüſſen /] Bodmerey-Brief oder Zeugniß der Schiffs-Leute.

ſondern

ſondern muß] iſt Additamentum dieſes Statuti, und findet ſich ſonſt nirgends.

woferne es zu des Schiffes Beſten gekommen) hat er dem Schiffer in der Noht geholffen, und iſt ihm das Schiff verpfändet, und hat des Schiffers Hand und Siegel darauf, wäre meiner Meynung nach zu hart, die Zahlung an dieſe Condition zu binden. Vid. quæ not. ad art. 5. Tit. 18.

entweder von dem Schiff oder des Schiffers Gühtern) wann der Boden ſo viel zu Lande bringt: wie weit des Schiffers Gühter in Bodmerey Fällen obligiret werden können. Vid. in not. ad art. 3. Tit. 18.

Ich referire mich übrigens ad tit. 18. ſequ. woſelbſt ausführlicher von dieſer Materie gehandelt wird, in ſpecie quæ notavi ad Rubrum d. tit. dieſen Articul betreffend.

Art. 8.

Kein Schiffer mag auf der Reiſe ein Schiff ſellen oder verkauffen/ das ſein nicht iſt/ ohne Uhrlaub derjenigen/ denen das Schiff gehöret/ hat er aber Gebrech an Victualien/ oder ſonſten einiger anderer Nohtdurfft des Schiffs/ ſo mag er wol von dem Taue und Takel zu Pfande ſetzen/ nach Raht der Schiff-Männer ſo bey ihm ſeyn.

Iſt geblieben aus dem alten Statuto P. II. Wisb. S. R. art. 13. Placat d. 1563. tit. van Schippern en Cooplieden art. 12

ſellen) verkauffen, hinc Kleederſeller.

Not. Wann ein Schiff verkauffet wird, iſt der Verkäuffer ſchuldig, das Schiff auf allen Hafen und Ströhmen

frey zu liefern, obgleich bey dem Verkauf dieſer Condition nicht erwehnet worden. Ita jud. in cauſa Steinwiegs contra Wienken d. 10. Mart. 1612. wie ſolches angeführet a Dn. Actuario Müller in not. MS. ad art. 15. tit. 8. p. 2. Stat.

mag er wohl von dem Taue und Tackel zu Pfande ſetzen) iſt die äuſerſte Nohtwehr, und zu verſtehen nach Anweiſung vorbeſagten art. 13. Wisb. S. R. und Placat art. 12. in dem Fall, wann er keine Bodmerey finden kan, auch keine Gühter geladen, oder dieſelbe nicht könte verkauffen, ſo kan er mit Raht ſeiner Schiffs-Leute zu dieſem Extremo greiffen.

Art. 9.

Wird ein Schiffer Schulde oder anderer Uhrſachen halben/ mit Rechte bekümmert/ oder durch Kranckheit/ oder Gebrech ſeines Schiffes gehindert/ daß er ſeine Reiſe nicht vollenbringen kan/ der mag ſich der Fracht verziehen/ und wiedergeben/ was er zur Häur empfangen hat/ und bleiben ferner ohne Schaden/ es wäre dann/ daß der Kaufmann begehrte/ daß er einen andern Schiffer darauf ſetzte/ das ſoll er ſich nicht weigern/ und thun daſſelbe mit Wiſſen und Willen der Rhedere/ oder in deren Abweſen auf des Kaufmanns Gutachten/ oder ſoll den Rhedern und Kaufleuten gönnen einen erfahrnen Schiffer zu miehten/ auf des Schiffes Koſten.

Iſt

Digitized by Google

Iſt aus dem alten Statuto mit weniger Veränderung geblieben P. 12. und iſt der Articul in faveur des Schiffers alſo geſetzet, weilen die Rheder um dergleichen Urſachen den Schiffer nicht wohl abſchaffen können.

mit Recht bekümmert) wann das Schiff ſegelfertig, und der Schiffer an Bord, dubito an ob debitum perſonale wäre es auch wegen Haur und ſonſt vermöge ſeiner Hand und geſtändiger Schuld, arreſtari queat? Die See-Rechte wollen es nicht. Placat R. Philippi d. 1563. van Schepslieden art. 20. aber wohl ſeine Gühter, man kan auch ſeine Häuer beſchlagen; und ſolches verſtehet ſich nicht allein von dem Schiffer, ſondern auch von den Officierern und allem Schiffs-Volck Vid. Kön. Schwed. S. R. Cl. 1. cap. 9. Conf. Jus Lubec. Lib. 6. tit. 1. art. 6. und iſt dieſe Conſtitution entlehnet aus dem Wisb S. R. art. 6.

Wann auch ein beladen Schiff nicht arreſtiret werden mag, muß derjenige, ſo an ein Schiff prætenſion machet, ſich vorſehen, daß kein Guht auf den Boden kommt. Immittelſt wann ein frembder Schiffer hieſelbſt was ſchuldig wäre, ſelbiger aber in den Baum, um Ungelegenheit zu vermeiden, nicht einlauffen wolte, indeſſen der Creditor gleichwohl gerne einen arreſt auf das Schiff hätte, ſo kan ein ſolch Schiff auf dieſe Art arreſtiret werden: daß auf Befehl eines der præſidirenden Herren Bürgermeiſtere oder Gerichts-Verwalteren, die Diener zu dem Schiffe hinaus fahren, eine kleine Kette um den Maſt-Baum legen, und ſelbige mit einem Schloß verwahren. Schlüge der Schiffer die Kette weg oder führe er davon, würde er als ein Violator arreſti angeſehen und verfolget werden können. Um aber eines Schiffes ſich feſte zu verſichern, wird wohl das Steuer abgenommen; davon ich Anno 1698. ein Exempel gefunden, daß es geſchehen.

begehrte)

Digitized by Google

begehrte) vielmehr ihm vergönnen wolte, oder ſie mögten ſo viel confidence zu ihm tragen, daß ſie es begehrten.

auf des Kaufmanns Gutachten) der Einlader.

Rhedern und Kaufleuten) Rheder beſtellen die Schiffer.

gönnen) frey ſtellen, ſich gefallen laſſen.

einen Erfahrnen Schiffer) Stat. Vet. d. l. einen bedarſen Schipper.

auf des Schiffs Koſten) iſt auf ihre der Rheder Koſten, wenn aber wie ich es verſtehe der Schiffer Schiffer bleibet, und dieſer gemietete für ihm gegen Genießung einer gewiſſen Hauer die Reiſe thäte, zweifle ob es nicht heiſſen müſſe, auf des Schiffers Koſten, dagegen er die ihm accordirte Gage und andere Schiffer-Accidentien genieſſen müſte.

Art. 10.

Wann ein Schiff iſt zugeladen und gefüllet/ ſo mag der Schiffer kein Guht mehr einnehmen/ ohne der Kaufleute Vollbort/ thut jemand darwider / er hat verbrochen ſo viel als das Guht wehrt iſt/ daß er ohne Uhrlaub hat eingenommen. Es wäre dann daß der Schiffer ſolches hätte vorher bedinget.

Iſt aus dem alten Stadt-Buch geblieben P. 13. Wisb. S. R. art. 42.

kein Guht mehr einnehmen) Ratio er mögte das Schiff zu tief laden und daher Unglück entſtehen. vid. *art.* 24. *ſeq.*

ohne

ohne der Kaufleute Vollbort] die ihm befrachtet. Aber der Geitz iſt eine Wurtzel alles Ubels; der Uberlauf und die Cajûte ſolten billig frey bleiben. vid. not. ad art. 35. ſequ. Hanſ. S. R. *tit*. 3. *art*. 2.

In dem alten Stadt-Buch P. 14. wie auch in antiquo art. 13. findet ſich wegen der ſo gefährlichen Winter-Reiſen dieſes ſehr löbliche Statutum: Idt en mag ock neen Schipper ſien Schip vor Martini upleggen, ane der Fracht Lüde Willen, ock en ſchall na Martini neen Schipper tho der See ſeglen tho der Fracht-Lüde Willen.

Gloſſa Vetus: Hier ſteit glicke ümme glicke, alſe dat eene nicht mag ſchehen ane der beyder willen, moht dat ander ane Vullbord der Schipper wohl verblieven. Aber auf den Conſens kommt es hier nicht an. Ratio Legis iſt die Gefahr der Winter-Reiſen.

Wisb. S. R. art. 7. der Sommer endiget ſich mit Martini Tag. Aber jetziger Zeit will der Kaufmann des Winters ſo wohl als des Sommers gewinnen und ſcheuet keine Gefahr, weilen er in der Aſſeurance ſeine Sicherheit finden kan.

Art. 11.

Wann ein Schiffer Güter eingenommen und zugeladen hat/ und alsdann unvermuhtliche Arreſtirung der Obrigkeit des Landes oder Stadt/ auch Kriegs-Empörung/ See-Räuberey/ oder auch Eyſes-Noht einfiele/ und alſo nicht könte oder möchte ſiegeln/ ſo mag der Schiffer die Güter

mit des Kaufmanns Willen / auf ſein / des Kaufmanns / Unkoſt / wol löſſen und auflegen / und hernacher bey guter Zeit wieder einnehmen / und ſeine Reiſe vollenden. Wäre aber jemand unter den Kaufleuten / der ſeine Güter nicht wiederum wolte einſchiffen / der ſoll dem Schiffer die halbe Fracht zu geben ſchuldig ſeyn.

Conf. art. 23. tit. 4. Hanſ. S. R.

Es werden in dieſem Articul die rechtlichen Urſachen, Cauſæ Sonticæ enumeriret, warum ein Schiffer, ob er ſonſt Segelfertig, nicht abgehen könne, und Schiff und Guht nicht in Gefahr ſetzen müße.

unvermuhtliche Arreſtirung) verſtehet ſich von einem generalen Beſchlag und verboht.

Krieges-Empöhrung) unverſehene Krieges-Declaration.

See-Rauberey) daß auf den Küſten Türckiſche Corſaren, und in geſchwinden Krieges-Läuften feindliche Capers und Armateurs creutzeten, und befunden würden.

Eiſes-Noht) daß es wegen ſtarcken Eißganges, um Schiff und Guht nicht in Gefahr zu ſetzen, nicht zu hazardiren.

nicht konte oder mögte zu ſiegeln) wann die Gefahr vorbey, ſo mag er ſiegeln; vermag er aber ſolches nicht ſicher zu thun, muß er liegen bleiben, berichten und Ordre abwarten.

die Güter lößen und auflegen) vid. *art.* 3. præced. wenn ſolche Urſachen lange dauren und nicht abzuſehen, wo es hinaus will. Wie denn auch in ſolchen Fall um die Unkoſten zu erſparen dem Schiffer frey ſtehet überflüſſig

Volck

Volck abzudancken, und nach dem folgenden 15 Articul zu verfahren.

mit des Kaufmanns Willen) nach alter Manier, oder ſeiner Befrachter nach jetziger Art.

auf ſein des Kaufmanns Unkoſt) des Befrachters.

die halbe Fracht) weiln die Güter einmahl an Bord geweſen, aber ohne des Schiffers Schuld gelöſchet. Secus Placat d. 1563. tit. van Schippers en Cooplieden art. 2. daß wenn der Kaufmann ſein Guht nicht avanturen und in das Schiff laſſen will, daß er dem Schiffer die gantze Fracht bezahlen müſſe.

Conf. art. ult. Tit. XV. ſequ. in not.

Art. 12.

Welcher Schiff-Mann in ein Marckt oder zu begehrter Haven kömmt mit ſeinem Schiffe/ der iſt ſchuldig/ in dem Schiffe zu bleiben/ biß daß das Schiff gelöſſet/ und wieder belaſtiget iſt/ daß es liegen möge.

Aus dem alten Statuto P. 15. beybehalten. Wisb. S. R. *art.* 54.

Placat art. 1. tit. van Scheps-Luden.

Schiffmann) auch das Schiffs-Volck.

belaſtiget) Wisb. S. R. d. l. geballaſt. Placat d. 1563. d. l. Ehe es vollenkommen gelöſchet, wiederum behörlich geballaſtet, und die Segel von der Rahe gethan.

So bald aber ein Schiff gelöſchet, muß das Schiffs-Volck das Schiff Waſſerfeſt und ſchon oder rein machen, wann es die Nohtdurft erfordert abtackeln, auf den Lieg-Platz bringen, und feſt machen, wie ihnen ſolches der Schiffer befielet. Vid. neue Rotterd. Ord. art. 230. Senatus Bremenſis Mand. d. 30. Dec. 1687. in welchem dem Schiffs-Volck verbohten, ehender vom Schiffe zu gehen, bevor daſſelbige gäntzlich gelöſchet, völlig gereiniget, und wieder in den Stand gebracht, daß es Waſſerſteif, und alſo ohne Gefahr liegen könne.

Art. 13.

Es ſoll kein Schiffer ſeinen Knaben/ er ſey in oder auſſerhalb Landes/ Uhrlaub geben/ oder laſſen auf einem Eylande/ er habe ſich dann ſo grob verſündiget; alſo auch ſoll kein Knabe ſeinen Herrn verlaſſen: wofern aber jenig Knabe dem Schiffer ohne Pasbort und redliche Uhrſachen entginge/ und darüber geklagt würde/ der ſoll ferner in dieſer Stadt nicht geduldet noch gelitten werden.

Statut. Antiq. art. 13. & Vetus P. 16.

Knaben] Schiffmann, Matroſen.

Urlaub geben] abſchaffen, Orlof gefen. Statut. Vetus.

Von Abſchaffung des Schiff-Volcks findet ſich in Jure Lubec. *Lib. 6. Tit. 1. art. 4.* dieſes alte Statutum: Binnen der Hafe, darin das Schiffs-Volck gehüret, mag er daſſelbige wiederum enturlauben, doch daß er ihnen den halben Lohn gebe, ſo ferne ſie über vierzehen Tagen in der Hafe dem Schiffer zu gefallen liegen würden, kommen ſie aber

aus

aus der Hafen mit der vollen Ladung, ſo muß er ihnen voll Lohn geben, oder ſie in ſeiner Koſt behalten, ſo lange daß er ſeine Reiſe vollbringen kan.

Das Fundament dieſer Conſtitution findet ſich in dem dritten Articul des Wisbuiſchen See-Rechtens: *Binnen der Have mag een Schipper ſyne Schippmans los werden mit halven Loone, ende buyten der Have met heelen Loon, ſo verre hy hem gener breucke bewyſen en kan.* Wie auch in dem Placat Königs PHILIPPI II. d. 1563. Tit. van Schepslieden art. 13.

Es muß aber der Schiffer ohne Urſach und ohne Noht kein Volck abſchaffen, dann entſtünde daraus einiger Schade, wäre er dafür gehalten. Vid. Rotterd. Ordon. art. 137. & 138.

laſſen auf ein Eyland] Stat. Vetus Oland, Locus pœnæ aber auf ein bewohntes Eyland Vid. in delicto atroci art. 27. ſequ. ubi: doch daß Leute darauf wohnen. Wisb. S. R. *wegen quade ſeiten aan dat eerſte Land da hy aankomt,* add. daß er ihm auch keinen Lohn geben ſolle.

ſo grob] daß er eine ſolche Straffe verdienet.

ohne Paßbord) ohne Abſchied und Zeugniß ſeines Wohlverhaltens vid. Reglem. des Waſſer-Schouts art. 3. und art. 25. ſequ.

redliche Urſachen) wann er ſich wegen gar zu harten Tractaments, und ungewöhnlicher ſchlechten Speiſung, welches er aber beweiſen muß, beſchwehrte. Auch wann der Schiffer ihn über ſeine bedungene Zeit wider ſeinen Willen zu bleiben zwingen wolte. Vid. not. ad art. 21.

entginge) art. 21. ſequ. entlauffen.

Art. 14.

Art. 14.

Wann ein Schiff verkaufft wird auf der Reiſe/ ſo ſeyn ledig der Steurmann und die Schiff-Männer/ der Schiffer aber ſoll dem Schiffs-Volck häuren ein gut Schiff/ ſo ſie das begehren/ darinn ſie ihr Gut mit ſich zu Hauß führen mögen/ oder zu des Schiffers Gefallen ſtehen/ ihnen Zehr-Geld/ wie im nechſtfolgendem Articul gemeldet/ zu geben.

Stat. Vetus P. 17. Gloſſa Vetus Vernigingе der Herſchop vernieget ock de Deenſte, de ſick dem Verkoper un nicht dem Koper hebben vermedet.

verkaufft wird auf der Reiſe] nach dem Styl Statut. Vet. deutlicher: *auf der Reiſe verkaufft wird*, verſtehet ſich mit der Rheder Conſens.

ſein ledig der Steuermann und die Schiff-Männer] Conf. Placat tit. van Schiplüden art. 12. Würde aber von ſeinen Rhedern ein Schiffer ab- und ein neuer auf das Schiff geſetzet, müſſen ſie dieſem gleich dem erſten folgen. Placat d. l. art. 11. Desgleichen wann der Schiffer kranck würde oder ſtürbe, oder auch die Reiſe verändert würde, und ein anderer Schiffer an ſeine Statt geſetzet. Königl. Schwed. S. R. Cl. 1. cap. 23.

dem Schiffs-Volck] Dieſem nicht; und rühret der Irrthum daher, daß in Statuto Veteri enthalten: *den Fracht-Lüden*, welches nicht das Schiffs-Volck, ſondern die Kaufleute oder die Befrachtere ſelbſt ſeyn, welche nach der

der alten Manier mit ihren Gühtern in Perſohn die Reiſe gethan; Dieſen muſte der Schiffer, wann ſie es begehrten, ein Schiff häuren, damit Sie mit ihren Retouren wieder zu Hauſe gelangen könten. Vid. art. 1. tit. 16. ſequ. ubi von Fracht-Leuten.

oder zu des Schiffers Gefallen] Vid. art. ſequ. Die Kaufleute brauchen des Schiffers Zehr-Geld nicht.

Art. 15.

Wird ein Schiff auſſerhalb Landes verkaufft/ ſo ſoll das Schiffs-Volck ihre volle bedingte Häure aus und zu Hauß haben/ aber keine Führung weiter/ dann zur Stätte da es verkaufft wird/ und fürther zur Zehrung vor funfzig Teutſche Meil Weges drey Reichsthaler/ und ſo ferne nach advenant weniger oder mehr.

volle bedingte Häuer] iſt ihre Gage, worauf ſie angenommen, entweder auf die Reiſe oder auf Monat, auf eine einzele Reiſe, oder auf aus und zu Hauß, dahero verſtehe das aus und zu Hauß von einer dergeſtalt bedungenen Reiſe, wie es denn in alten Zeiten gewöhnlich war. Sonſten wird ihnen in dergleichen Fällen wohl über der verdienten noch ein oder zwey Monat Gage zugeſtanden.

Führung] iſt ein Accidens der Schiffer und Schiffs-Leute, und altes Recht, Liber Sent. d. 20. May 1575. in Cauſa Stövesands Schiffs-Volck contra den Schiffer Jud. De Schipper un Scheps-Fründe ſien ſchuldig, dat Schips-Volck wegen der gefoderten Föring to Freden

to

to ſtellen, ſo hoch als de gemackte Fracht na Laſt talen ſick belopen deit.

Sie werden außer ihrem Lohn hierdurch befuget, was gewiſſes an Waaren frey in dem Schiffe mit ſich zu führen. Placat d. 1563. tit. van Scheps-Lieden art. 15. Der Schiffer iſt gehalten, ihnen ein Raum oder Platz anzuweiſen, worin ein jeder legen kan das Gewichte von ſeiner Führung, und eine Tonne Waſſers, wann es ihnen gut dünckel. Wie ſie dann auch die Wahl haben, ob ſie die Leg-Plätze ihrer Führung durch den Schiffer wollen belegen laſſen, gegen Genuß von Geld nach advenant als der Schiffer ſonſt Fracht pro Laſt accordiret iſt, oder ſolches zu beladen mit ihr eigen Cargaiſon.

Sie haben vor dieſem ein ander Accidens gehabt, welches Mattenſchüttels genennet worden, welches in dem Hanſ. S. R. tit. 13. art. 7. abgeſchaffet.

Nach Hanſ. S. R. iſt auf der Hinreiſe nach Franckreich und Spanien keine Führung zugeſtanden, wohl aber auf der Herreiſe, und von Spanien, wann die Schiffe wohl geladen, die Führung frey, ſie haben aber ihre Führung nicht anders verkauffen können als an dem Löſchungs-Platz, und wann die Rheder da gewohnet, ſeyn ſie die nächſten zum kauf geweſen.

Worin endlich die Führung beſtanden vid. art. 6. & per tot. tit. 13. Hanſ. S. R. von der Führung. Item art. 30. Wisb. S. R.

Die Unterſchleiffe bey der Führung zu wehren, findet ſich in Mandato Senatus Brem. vom 30 Decemb. 1687. daß das Schiffs-Volck jedesmahl, wann die Rhedere oder auch Befrachtere ſolches erfordern, wie viel Gühter ſie in dem Schiff

Schiff gehabt, wann und von wehm ſie dieſelben erkaufft, zu eröfnen und zu beſcheinigen ſchuldig ſeyn ſollen.

Dieſe Führung bezahlet keinen Zoll, obgleich in der Zoll-Ordnung art. 9. enthalten, daß ſolcher davon entrichtet werden ſolle, und iſt noch dieſe Stunde im Gebrauch: weñ aber der Schiffer dem Kaufmann die Führung überläßet, bezahlet der Schiffer drey Marck courant, oder wann es ein Rah-Segel drey Marck ſpecies auf den Zollen vor den Führungs-Zettul, welchen er dem Kaufmann einliefert.

Es hat aber die Führung keinen gewiſſen Fuß, und reguliret ſich auf den meiſten Reiſen nach der Schiffe Größe von Laſten.

Anno 1671. iſt ſolche in Holland wie Verver p. m. 100. notiret, abgeſchaffet, ſie ſoll doch nach der Hand wieder eingeführet ſeyn. Es taugt aber dieſe Gewohnheit in der That nicht, denn die Zölle werden verkürtzet, Rhederey leidet in der Fracht, und gehen dabey viel Unterſchleiffe vor, dannenhero es beſſer den Leuten auf andere Art zu gratificiren, und dieſe Führungs-Gewohnheit gar abzuſchaffen.

Schwediſches S. R. Claſſ. 1. cap. 10. verbietet die Führung bey Straffe der Confiſcation & dupli doch ſoll an ſtatt freyer Führung nach dem Wehrt, ſo der Schiffer für jede Laſt bedungen hat, der Schiffer ſelber genieſſen eine Häuer von einer Laſt, der Steuermann von zwey Drittel, die andern Officirer ein jeder von einer halben Laſt, jeder Botsmann von einem Drittel, und ein jeder Schiffs-Junge von einem Sechstheil der Laſt. Es ſey dann daß der Befrachter ſeine ſonderliche Bewilligung dazu geben will, ſo ſollen ſie den Zollen darauf erlegen, und dem Schiffer die Bewilligung ſchrifftlich vorzeigen. Ein Faß friſch Waſſer mag ein jeder zu ſeiner Nohtdurfft führen.

zur Zehrung für 50 Meil 3 Rthr.] iſt mehr als genug.
ferne] leg. ferner.

Art. 16.

Wo ein Schiffs-Knabe des Nachts auſſerhalb des Schiffes liegt und ſchläfft / ohne Erlaubnüß des Schiffers / der ſoll es beſſern mit acht Schilling Lübiſch; wann aber jemand von des Schiffs-Volcke die Schütte oder das Boht / ohne Erlaubnüß des Schiffers / Steurmañs oder Haupt-Boßmanns / von dem Schiff nehmen oder führen würde / ſoll dem Volck in zwey Marck Lübiſch Straffen verfallen ſeyn; da aber das Boht beſchädiget würde / oder durch ſolche Abführung oder anders / mercklich Schade geſchehe / ſoll er dem zu Rechte ſtehen / der darauf klaget.

Stat. Antiquum art. 7. & Vetus P. 19.

Schüte oder das Boht] Concordat Jus Lubec. Lib. 6. tit. 1. art 5. ubi: Esping. Es findet ſich auch dieſes Wort in dem Hänſiſchen S. R. tit. 4. art 14. Jn dem Wisbuiſchen art. 4. *Boot of Pinck.*

auſſerhalb des Schiffes lieget und ſchläfft] Wisb. S. R. art. 4. Waterſchouts Reglement art. 4 bey 6 Marck Lübiſch Straffe an den Schout weder an Land fahren noch daſelbſt übernachten.

acht Schilling Lübiſch] Stat. antiquum hic art. 7. 4 Penninge Engliſch den Schipper und Schipmannen.

Steuer-

Steuermanns] als nechſt dem Schiffer der erſte Officirer. An einem guten erfahrnen Steuermann iſt viel gelegen, und muß keiner zur Steuermannſchafft zugelaſſen werden, bevor er gebührend examiniret, ob er auch in ſeiner Kunſt beſtehen könne, denn auf ihm kömmt es an, wie der Cours eingerichtet werden müſſe, darum muß er die See-Bücher, See-Karten und Grad-Bogen oder Aſtrolabium wohl verſtehen, und mit den dazu gehörigen Büchern und Inſtrumenten verſehen ſeyn, wie er dann auch ein Journal von der gantzen Reiſe halten, und die Veränderungen der Courſen und Winden, die Tage und Stunden der Veränderungen, die Meilen, welche er jedes Etmahl vermeynet avanciret zu haben, die Breite und Länge, die Veränderung der Compas-Nadel und ſo weiter fleiſſig notiren muß. vid. Cod. Ludov. l. 2. tit. 4. art. 1. 2. 3. & 4.

Auch wenn kein eigener Scrivain oder Schreiber auf dem Schiff vorhanden, muß der Steuermann von dem Empfang der Güter an Bord notice halten. Cod. Ludov. d. l. art. 6. Der Schiffer hat ihm auch in Sachen ſeiner function nicht zu befehlen, und wenn ſie wegen des Courſes diſcrepiren ſolten, muß die Meynung der andern Officianten und erfahrenſten im Schiffe den Ausſchlag geben. Cod. Ludov. d. l. art. 8.

Wie ein Steuermann wegen ſeiner Nachläßigkeit und groben Verſehens zu beſtraffen. Vid. Cod. Ludov. d. l. art. 7.

Haupt-Boostmann] oder ſimpliciter Bohtsmann, nechſt dem Steuermann der andere Officirer. Dieſem wird die Ausrüſtung des Schiffs und das Unter-Commando über die Matroſen aufgetragen, und beſtehet ſeine function darinn, daß, ehender ein Schiff zu Seegel

G 2 gehet,

gehet, er nachſehen muß, ob das Schiff von Tauen, Blocken und Segeln gnugſam verſehen.

Beym Vertreck das Ancker aufzuwinden, und die Segel klar zu machen zu beſorgen, täglich die lauffende und ſtehende Wand in Augenſchein zu nehmen, und die befundene Mängel dem Schiffer zu vermelden, und binnen Schiffs-Bord des Schiffers Befehl auszurichten. Wenn das Schiff auf der Rhede angelanget und Ancker geworffen, das Schiff feſt machen, die Segel aufrollen und die Rahen zurecht legen zu laſſen, ingleichen wenn der Schiffer kranck oder abweſend das Commando über das Schiffs-Volck zu führen ꝛc. Cod. Ludov. Lib. 2. tit. 5.

Wann ein Chirurgus oder Schiffs-Barbierer auf einem Schiffe angenommen wird, ſo muß derſelbe ſeine Kiſte, mit nöhtigen Medicamenten, Salben, Pflaſtern und was dazu gehöret wohl verſehen: Wie er ſich ſonſt zu verhalten habe Vid. in Cod. Ludov. Lib. 2. tit. 6. Sved. S. R. Cl. 1. cap. 15. Imgleichen von des Schrivain oder Schreibers Pflichten. Cod. Ludov. Lib. 2. tit. 3.

oder anders] an dem Tauwerck, oder an den Riemen ꝛc.

Art. 17.

Wird ein Schiffs-Knecht in Trunckenheit/ Hader oder Zanck verwundet/ ſo iſt ſein Schiffer nicht ſchuldig denſelbigen heilen zu laſſen/ beſondern er mag ihn aus dem Schiffe wegſchaffen/ und häuren einen andern in ſeine Stätte/ da auch das Artzt-Lohn ſich höher erſtreckte als ſein verdientes Lohn/ das ſoll der Schiff-Knecht ſelbſt bezahlen.

Wird

Wird aber jemand gewundet in des Schiffers-Dienſte/ den ſoll der Schiffer heilen laſſen auf des Schiffes Koſten. Ein Schiffer iſt auch ſchuldig / ſeine Schiff-Leute in Friede und Einigkeit zu halten/ und Mittler zu ſeyn / wann ſie unter einander uneins werden/ ſo lange er ihnen Eſſen und Trincken gibt/ und da gleich der Schiffer einigen Schiffmann ſchlägt/ mit der Hand oder Fauſt/ iſt er ſchuldig einen Hand-Schlag zu vertragen / und nicht mehr/ jedoch ohne Wehre: Schlüge aber ein Schiffmann den Schiffer / der ſoll zwantzig Reichsthaler zur Straffe geben / und hat er die nicht zu bezahlen / ſoll gegen ihm nach Stadt-Recht/ wie im 64. Articul des vierdten Theils verordnet / procedirt und verfahren werden.

Stat. Vet. P. 20.

in Trunckenheit Hader und Zanck] Nüchternheit iſt eine groſſe Tugend an einem Schiffmann oder Matroſen, und iſt kein geringes Lob, wenn ſie von ihm ſagen, er ſey ein nüchterner Kerl. Placat. tit. van Scheps-Lieden art. 16.

Wie es zu halten, wenn jemand von dem Schiffs-Volck ſich truncken trincket binnen Schiffs-Bord, oder verſchläffet oder verſäumet die Wacht, oder auch mit Licht und Feuerwerck unter den Deck oder ins Raum gehet. Vid. Articuls-Brief. Conf. Schwed. S. R. Cl. 1. cap. 17.

das Artzt-Lohn ſich höher erſtreckte] darf der Schiffer ihn nicht heilen laſſen, ſo gehet ihm auch dieſes nichts an.

gewundet in des Schiffers Dienſte) in Dienſten zu Behuf des Schiffes, auf des Schiffers Befehl in ſeiner function, daß er einen unglücklichen Fall thäte, oder ſonſten unverſehens beſchädiget würde, und gehöret ihm auſſer der Heilung ſeine volle Hauer und Führung. Placat. d. 1563. art. 16. Wenn er in defenſion des Schiffes zu Schaden kommt. Vid. art. 42.

heilen laſſen) auch wenn er ſonſt in natürlicher Kranckheit verfiele. Placat d. l. Vid. Wisb. S. R. art. 19. It. art. 30. ſequ.

ein Schiffer iſt auch ſchuldig] das andere Membrum articuli fundiret ſich in dem Wisb. S. R. art. 24.

Mittler zu ſeyn) auch Richter zu ſeyn, und ſolche Uneinigkeiten durch ſeine Authorität, die er als Herr im Schiffe hat, zu entſcheiden, und das Volck in Ordnung zu halten.

ſo lange er ihnen Eſſen und Trincken giebet) nach der Verordnung des Placats d. 1563. tit. van Scheps-Lieden art. 10. Soll der Schiffer dreymahl des Tages, als Morgens, Mittags und Abends dem Schiffs-Volck in redlicher Weiſe Speiß und Tranck nach guter diſcretion geben, und hungert oder dürſtet jemand überdem, kan er bey dem Brodt-Korb ein Stück Brodt nehmen und ſtehend vor dem Craen oder Hancken trincken: Sie müſſen auch mit der Schiffs-Koſt zufrieden ſeyn, und dagegen nicht murren; wann aber in Sturm, Stopffung der Lecken, Pompen, Löſchen und Laden bey Tag oder Nacht ſie dem Schiffer mit extraordinairer Arbeit an die Hand gehen, muß er ihnen Koſt und Tranck, wie ſich ſolches gehöret, nach Gelegenheit ſeines Vorrahts reichen laſſen, welches alles auch in praxi alſo obſerviret wird.

conf.

Digitized by Google

Conf. Schwed. S. R. Cl. 1. cap. 11. Speiſen nennen die Schiff-Leute ſchaffen.

einen Handſchlag zu vertragen) Wisb. S. R. d. l. ſchlüge er ihm mehr, ſo mag er ſich wohl wehren. Iſt eine Ahrt der mäſſigen Züchtigungen, wovon in art 48. P. IV. wiewohl man das Wehren den Matroſen ſo leicht nicht einräumen muß. Conf. Lib. Conſul. cap. 162. Jetzo wird das ſo genau nicht obſerviret. Einem Schiffer ſtehet frey, ſeine Leute, wann ſie es verdienet, zu züchtigen, es ſey mit der Hand, Tau, Rotting, oder Stock, und wird nicht eben darauf geſehen, wie oft er zuſchläget, wann es nur mit Verſtand und moderation geſchiehet.

jedoch ohne Wehre) i. e. daß er nicht hauen, ſtechen oder ſchieſſen müſſe.

ſchlüge aber ein Schiffmann den Schiffer) wäre ein ſchweres und criminelles Verbrechen.

Es iſt die beſondere Straffe zu mercken, wann ein Matros ein Meſſer zucket, welche aber nur auf Krieges-Schiffen gebräuchlich iſt, daß er mit einem Brod-Meßer durch die Hand an den Maſt geſtochen, und daran bleiben ſoll, bis er daſſelbe durchtrecket. Vid. Articuls-Brief art. 38. Sonſten ſeyn Setzung in der Bojen auf Waſſer und Brodt, Lerſen, von der Rahe fallen und Kielholen die gewohnte Straffen, womit grobe delicta nautica beleget werden.

Schiffer) Hanſ. See-Recht Tit. 1. art. 26. Da jemand des Schiffs-Volcks dem Schiffer einige Gewalt zufügen würde, oder auch Raht und That dazu gegeben, der ſoll willkührlich, und nach Befinden an ſeinem freyen höchſten geſtraffet werden.

Conf.

Conf. Lib. Conſulat. cap. 160. & 161. Schwed. S. R. Cl. 1. cap. 22. ſtraffet mit Verluſt der Hand.

Art. 18.

Häuret der Schiffer einen Steurmann oder Boßmann / dieſelben ſeyn ſchuldig / ihm die volle Reiſe zu halten / als ſie ihm gelobet haben; da aber einer nicht halten wolte / der ſoll dem Schiffer das gantze Lohn wiedergeben / das er empfangen hat / und darzu von ſeinem eigenen Gelde halb ſoviel / als der Schiffer ihm gelobet hatte.

Dieſer Articul fundiret ſich in den Wisb. S. R. art. 1. & 72. Concordat Jus Lubec. Lib. 6. Tit. 1. art. 2.

die volle Reiſe zu halten) Lib. Conſul. cap. 176. It. 154. & 155.

das gantze Lohn wieder geben ꝛc.) Das Schiffs-Volck muß in allen Fällen, wie ſie angenommen, die Reiſe vollenführen, wozu ſie ſich verdungen; handelt jemand dawider, muß er alles, was er bis auf den Tag, daß er ſich wegert, von dem Schiffer empfangen, wieder zurück geben, und überdem ſo viel, als die accordirte Gage halb beträget. Placat d. 1563. tit. van Schepslieden art. 13. Vid. Wisb. S. R. art. 1.

Cod. Ludov. lib. 2. tit. 7. art. 30. Er ſoll das, was er empfangen, wiedergeben, und die übrige accordirte Zeit umſonſt dienen, und entlaufft er vor der Zeit, ſoll er am Leibe geſtraffet werden.

Liber

Digitized by Google

Liber Sent. d. 22. Jan. 1591. in cauſa Fiſcalis contra die muhtwillige Bohts-Leute der Schiffer Ulrich Elers und Matthias Badenhopes tam in inf. quam Super. Dat de Boß-Lüde, welcke ehr Verplichtung to wedder up ehrer Schipper Befehl ſick nicht gehorſamlick to Schepe inſtellen, un de angenamene Reiſe vullenbringen wöllen, uht düſſer Stadt und Gebede mit Wief un Kindern to ewigen Dagen verfeſtet werden ſchölen. Da aver de Schipper enige derſülven nicht wedder antonehmen gemehnet, dat in ſülcken Fall deſülvige ehre entfangene Beſolding wedder van ſick to geven ſchuldig.

Dahingegen kan der Schiffer auch keinen Matroſen ohne Urſache wieder abſchaffen, er bezahle ihm dann das halbe Lohn, was er ihm verſprochen, oder zweyer Monaht Häuer, wann ſie auf Monahte bedungen, arg. art. 2. tit. 9. Vid. quæ not. ex Jure Lubec. ad art. 13.

Art. 19.

Es ſoll kein Schiffer eines andern Steurmann/ Piloten oder Schiffmann untermiehten oder abſpannen/ thut jemand das/ der ſoll ihn demjenigen/ der ihn erſten gemiehtet/ wieder überlaſſen/ oder der Gedingte ſoll es mit ſeinem Eyde erhalten/ daß er von dem erſtlich ſey angenommen/ bey dem er iſt befunden worden/ und der Gehäurete ſoll ſeinem Schiffer die Reiſe folgen/ und ſtehet bey dem Schiffer/ was er ihm nach geendigter Reiſe aus gutem Willen geben will/ dann er darburch/

Digitized by Google

daß er ſich zu zween Herren vermiehtet hat / des Lohns / Rechts wegen / gäntzlich verluſtig gemacht.

Jngleichen fundiret ſich dieſer Articul in vorbeſagten art. 1. des Wisb. See-Rechtens. Hanſ. S. R. Tit. 4. art. 2. Concordat Jus Lubec. Lib. VI. Tit. I. art. 3. cum addito: daß er über den Verluſt ſeines Lohnes in des Rahts Straffe verfallen ſeyn ſoll. Woſelbſt ſich das Wort: Gleitſager oder Pilote findet, welches *Loedſage* heiſſen muß, wie ſolches aus dem 36. art. Wisb. S. R. in meiner Einleitung bewieſen.

Placat d. 1563. Tit. van Scheps-Lieden art. 3. ubi: daß ein Schiffer, der mit Wiſſen und Willen einen Schiffmann, der bey einem andern engagiret, häuret, doppelte Hauer verbrochen hat, und bleibet nichts deſtoweniger die erſte Hauer bey Würden, und wann der Schiffer es verlanget, muß er ihm folgen. Conf. art. 7. Tit. 1. Lib. 2. Cod. Ludov. Neue Rotterd. Ordon. art. 155.

Piloten] weiln die Stadt ihr eigen Pilotage-Weſen zu Cuxhaven hat, iſt nach der Pilotage-Ordnung dergleichen ſo leicht nicht zu beſorgen. Vid. Supplem. von Pilotage.

untermieten und abſpannen] Hanſ. S. R. Tit. IV. art. 2.

was er ihm aus gutem Willen geben will] dann er genet aus Gnade. art. 6. tit. 9. P. II. Stat.

dadurch / daß er ſich zu zweyen Herren vermietet] Particulare unſers Statuti: nach Hanſiſchen Rechte d. l. ſoll derjenige, der ſich abſpannen läſſet, die Helfte der Häuer entrichten.

Art. 20.

Art. 20.

So jemand / er ſey Steurmann / Pilote oder Schiffmann / ſich verhäuret / und ſeinem Ampte nicht recht fürſtehen kan / und ſolches zwey oder drey / die mit ihm in dem Schiffe ſeyn / bezeugen / der ſoll dem Schiffer ſein Geld wiedergeben / und darzu halb ſoviel / als er ihm zu Lohne oder Häure gelobet hatte.

Dieſer Articul fundiret ſich in dem Wisbuiſchen S. R. art. 2. Concordat Jus Lubec. Lib. VI. Tit. 1. art. 1. Conf. Hanſ. S. R. Tit. 4. art. 4. Neue Rotterd. Ordon. art. 196. Wann einer ſich vor Steuermann auf einen Ort vermietet, da er zuvor niemahlen geweſen, und ſolches bey der Annehmung verſchwiegen, der ſoll ſeine bedungene Gage verluſtig ſeyn, außer der Vergütung des Schadens, welcher daraus entſtehet. Und in dem 197. art. und folgenden: Wenn er in Gegenwart des Waſſer-Schouts darum gefraget, und gegen die Wahrheit es verſichert, und den dadurch verurſachten Schaden nicht bezahlen könte, daß er es am Leibe büßen ſolle. Wann aber ein Schiffer außerhalb Landes die Reiſe veränderte, oder eine weitere Reiſe vornehme, kan er den Steuermann darum nicht abſchaffen, aber er kan ihm eine andere Function als Hoch-Botsmann geben, er behält aber ſeine Gage, obgleich ein anderer, der des Fahr-Waſſers kundig, ans Steuer geſetzet wird.

Und dieſes verſtehet ſich von allen Officianten und Schiff-Leuten. conf. Schwed. S. R. Cl. 1. cap. 6.

Art. 21.

Würde jenig Boßmann oder Officierer/ wann er etwas auf das Lohn empfangen/ dem Schiffer entlauffen/ ſoll derſelbe/ wann er betreten/ und ſolches mit zween Schiffmännern/ denen ſolches bewuſt und wiſſentlich wäre/ überzeuget würde/ dem Schiffer das Lohn/ ſo er empfangen/ wiedergeben/ und vierzehen Tage mit Waſſer und Brodt in der Fronerey gezüchtiget/ und darnach dieſer Stadt/ und deroſelben Gebiete verweiſet werden.

Stat. Vetus P. XXII. Wisb. S. R. art. 61. ubi pœna daß er den Galgen verdienet.

Concordat Jus Lubec. Lib. VI. Tit. 1. art. 7. mit einiger Veränderung: Es ſoll auch NB. ohne Noht (ergo kan dergleichen Noht ſeyn forſan caſus Sævitiæ und harten Tractaments, Vid. quæ not. ad art. 13. præced.) dem Schiffer ſein Boots-Volck nach empfangener Häure nicht entlauffen, noch vorſätzlichen auf dem Lande bleiben, der Meynung, zu Schiffe nicht wieder zu kommen. Wie dann auch derſelben einen oder mehr niemand aufnehmen oder aufhalten ſoll, und welcher alſo muhtwillig mit der Häure entlauffet, und deſſen überweiſet, der ſoll dem Schiffer ſeine Häure wiedergeben, und drey Monat in dem Thurm mit Waſſer und Brod geſpeiſet werden.

§. 1. Weiln nunmehro ein Waſſer-Schout beſtellet, muß dieſer, vermöge ſeines Anno 1691. d. 31. Auguſt. publicirten Reglements, bey der Annehmung mit gefodert werden, weiln er.

Digitized by Google

er die Seefahrende Leute kennet und enregiſtriret, und kan ohne ihm, und bey der in art. 25. enthaltenen Straffe, kein Volck angenommen werden. Dieſem iſt auch die Verfolgung der Entlauffenen aufgetragen, welche, wann ſie ertappet, nach dieſem 21. art. verfahren wird; wann ſie aber nicht ertappet werden, muß der Waßer-Schout, ſo viel der Entlauffene an Häur empfangen, von dem Seinigen erſtatten.

§. 2. Die Schiffs-Kinder ſollen bey ihrer Annehmung angeloben, dem Schiffer treu, hold und gehorſam zu ſeyn, und ſich alles Frevels, Meuterey und Zuſammen-Verſtrickung enthalten zu wollen.

§. 3. Es wird ihnen bey der Annehmung zwey Monat Gage auf die Hand gegeben, und wird in See gerechnet, ſo bald die rohte Tonne, als die äuſerſte, paſſiret iſt. Die übrige Gage wird bezahlet, wann die Reiſe vollendet.

§. 4. Singulare Jure Lubec. Lib. VI. Tit. 1. art. 13. Wann ein Schiffer ſeine volle Fracht bekommt, ſo muß er auch alsdann den Schiffs-Kindern volle Häuer geben, es wäre dann, daß ſie ſich ein anders zuvorn beredet. Aber wie? wann der Schiffer die volle Fracht nicht bekäme, wie vielfältig geſchiehet. Ich ſolte urtheilen, man könne dem Schiffs-Volck die Hauer auch in ſolchem Fall nicht abſprechen. Hanſ. S. R. Tit. 4. art. 3. Item art. 25. Würde ein Bootsmann oder Officirer, wenn er die halbe Häuer empfangen, vom Schiff entlauffen, dem ſoll, wenn er betreten wird, ein Bos-Hacke auf die Backen gebrennet werden. Auch wann ſie nicht bergen wollen, nach Lübeckſchen Rechte, vid. art. 6. Lib. 2. Tit. 3.

mit Waſſer und Brod in der Fronerey] Olim auf Rensborg, welcher Ort in der Frohnerey geweſen, und iſt die Stube über der Haus-Thüre, woſelbſt noch auf

der Stuben-Thüre ſtehet: Hier iſt Rensburg. Hodie in der Roggen-Kiſte.

Der Waſſer-Schout wird von der Admiralität erwählet, auch von derſelbigen beeydiget. Er hat zwey Knechte in ſeinem Dienſte, welche er ſelbſt annimmt und ſalariret, die auch bey der Admiralität beeydiget werden.

Vid. des Waſſer-Schouts Reglement, deſſen und ſeiner Knechte Eyd in den Beylagen in fine dieſes Tituls ſub Litt. A. B. & C.

Art. 22.

Befindet ein Schiffer ſeinen Steurmann oder Schiffmann mit böſer That/ und er die möchte zeugen mit zween Schiffmännern/ dem mag er Uhrlaub geben in dem erſten Lande/ dahin er kömmt/ und darf ihm kein Lohn entrichten.

Stat. Vet. P. 23. *met quader feite*, und fundiret ſich in dem Wisb. S. R. art. 62. Gloſſa Vetus: Indehm een Schipper mut antworden vor Untrüe ſines Volckes, is billig, dat he ſe ock deswegen verleggen möge. Conf. art. 13. præced. & art. 27. ſequ. cum not.

Art. 23.

Wann ein Steuermann oder Schiffsmann/ ein Schiff kauffte/ das er ſelbſt führen wolte/ ſo mag er ſeines Dienſtes ſich wol verzeihen/ und geben wieder was er empfangen hat/ da

auch

auch jemand ſich in den Eheſtand begeben/ und auf dem Lande bleiben wolte/ der mag auch wieder erlegen was er aufgehoben hat/ und ſeyn damit ledig.

Statut. Vet. P. 24. und fundiret ſich in dem Wisb. S. R. art. 63. & 64. Placat Tit. van Schepslieden art. 14. Ratio Legis eſt in favore Navigationis & Matrimonii. Conf. art. 4. Tit. 9. Part. II. Statut.

In der neuen Rotterd. Ord. art. 179. werden dieſe Caſus vor keine rechtmäſſige Urſachen, *wettige reden*, gehalten.

Art. 24.

Wann ein Schiff beladen iſt/ und hinweg ſiegelt/ unbeſchuldiget von den Fracht-Leuten/ kömmt dem Gute etwas zu von werffende/ dar ſoll der Schiffer kein Noht um leiden: Da aber jemand der Kaufleute den Schiffer beweißlich beſchuldiget/ daß ſein Schiff zu tief geladen wäre/ und er ſiegelte deſſen ungeachtet davon/ würde hernacher des Guts etwas geworffen/ das ſoll der Schiffer allein gelten. Iſt auch ein Schiff zu tief beladen/ daß man ausſchiffen muß/ der letzt eingeſchiffet hat/ der muß erſt wieder ausſchiffen/ thäte ſich deſſen jemand der Kaufleute verweigern/ die Gefahr beruhet auf demſelbigen.

Stat. Antiqu. art. 23. & Vet. P. 25. Conf. Jus Lub. Lib. 6. tit. 4. art. 5.

unbeſchul-

Digitized by Google

unbeſchuldiget von den Fracht-Leuten] daß ihn niemand wegen der Uberladung beſprochen.

von werffende] Vid. Tit. XVI. ſequ.

ſoll der Schiffer keine Noht um leiden] er für ſich und allein nicht, ſondern das Werffen macht Avarie groſs.

beweißlich beſchuldiget] daß durch ſeine Schuld das Schiff überladen wäre.

ſein Schiff zu tief geladen] der Schiffer muß verſtehen, wie viel Laſten ſein Schiff führen kan; und iſt ein grob Verſehen des Schiffers, wann er ſein Schiff überladet, wodurch er nicht allein ſich, ſondern ſeine Rheder, auch die Ladung ſelbſt in die gröſte Gefahr ſetzet. Conf. art. 10. anteced.

Hanſ. S. R. Tit. 3. art. 2. Daß der Schiffer Acht haben müſſe, daß das Schiff nicht zu wenig, noch zu viel, ſonderlich auf dem Uberlauf und in der Cajüte gar nicht beladen, ſondern alſo mit Waaren oder Ballaſt verſehen ſeyn möge, daß es ſeiner Ranckigkeit halben nicht periclitire, noch zu werffen nöhtig habe. Den Schaden ſoll er bezahlen; und wenn gleich ein überladenes Schiff wohl überkäme, zur Straffe von jeder Laſt der Uberladung ſo viel als er pro Laſt der rechten Ladung verdienet.

ſoll der Schiffer allein gelten] weil es ſeine Schuld, und kommt es nicht in Avaria groſs.

ausſchiffen muß] wann der Schiffer ſeine faute erkennet, und redreſſiren will.

der letzt eingeſchiffet/ muß erſt ausſchiffen) weiln man zu dieſen Waaren am erſten kommen kan, auch dieſe Einnehmung

nehmung die wahre Urſache der Uberladung; aber dergleichen Einlader, der ausſchiffen muß, hat ſeinen regreſs gegen den Schiffer ad intereſſe, daß ſeine Gühter liegen bleiben.

die Gefahr) der Werffung wovon in præcedenti, woferne das Schiff ohne dieſe Ausladung dennoch abgehen würde.

Art. 25.

Kein Schiffer ſoll nach dieſem Tage Schiffs-Volck häuren/ wie ſie Nahmen haben mögen/ ſie haben dann gnugſame Paßbord ihres redlichen Verhaltens von ihren Schiffern/ mit welchen ſie gefahren haben/ bey Pœn dreißig Thaler vor jede Perſon/ welche der Schiffer ohne Paßbort mitnehmen würde/ davon der halbe Theil an den Raht/ und der ander halbe Theil an die See-fahrende Armen ſoll verfallen ſeyn/ jedoch ſollen ſich auch die Schiffere gegen ihre Schiffs-Kindere/ ſo ſich gebührlich verhalten/ mit Mittheilung der Paßborten unweigerlich bezeigen. Weil aber die frembde weit abgeſeſſene Schiffere nicht allewege bekannt/ eins theils auch nicht ſchreiben/ und alſo keine Paßbort mitgeben können/ dahero viel Unrichtigkeit und Unterſchleif entſtehen könnte/ ſo ſoll den Alter-Leuten der Schiffer-Geſellſchaft allhie/ ſolche Päſſe den Schiffs-Kindern frey/ ohne Entgeltnüß/ mitzutheilen auferlegt

Digitized by Google

erlegt ſeyn/ darunter doch in Noht-Sachen/ auſſerhalb Landes/ einen frembden Boßmann ohne Paßbord nach Gelegenheit anzunehmen/ nicht ſoll gemeynet ſeyn. Da auch der Schiffer und Schiffs-Knecht nicht einig/ ob er eines Paßborts würdig ſey oder nicht/ ſoll ſolches zu Erkänntniß der Alter-Leute der Schiffer-Geſellſchaft/ oder da es von denſelben nicht könnte geſchlichtet werden/ zu Erkäntniß der Obrigkeit geſtellet ſeyn.

Concordat Hanſ. S. R. Tit. 4. art. 1.

Schiffs-Volck häuren) hodie nicht ohne Schein ſeines Wohlverhaltens von dem Water-Schout, welcher bey der Annehmung gegenwärtig iſt, und von dem Schiffer für jede Perſon 6 Schillinge zu genieſſen hat. Reglem. art. 3.

Paßbord ihres redlichen Verhaltens) deutlicher: und Zeugniß ihres Verhaltens. Hanſ. S. R. d. l. exprimiret Paßbord allein, abque hoc additamento.

bey Pœn 30 Reichsthaler) dieſe Straffe iſt beybehalten in dem Reglem. d. l. Hanſ. S. R. d. l. 2 Rthlr. für jede Perſon.

der Obrigkeit) der Admiralität, wohin dergleichen differencen gehören.

Alle übrige contenta dieſes Articuls, bis auferlegt, ſeyn in dem Hanſiſchen vorallegirten Articul mit einiger Veränderung enthalten.

einen frembden Botsmann) wann der Schiffer nicht anders kan, und dieſer ſeine Profeſſion verſtehet.

Digitized by Google

eines Paßbords würdig ſey oder nicht) dergleichen quæſtiones kommen wenig vor; es kan aber doch ſeyn, daß ein Schiffer par caprice einem doch ſonſt guten Kerl dergleichen Zeugniß wegerte. Insgemein, wann es daran fehlet, hat der Matroſe Schuld. Jetzo kommt es auf des Water-Schouts Zeugniß an. Vid. art. 1. & 2. deſſen Reglements.

Art. 26.

Wann ein Schiffer ſein Volck gehäuret hat auf Franckreich/ oder an andere Oertere/ und der Schiffer erlangte von ſeinen Freunden/ oder ſonſten von andern Zeitung/ daß am andern Ort beſſern Profith zu thun Vermuhtung iſt/ ſo ſollen ſie dem Schiffer folgen/ dagegen ſoll ihnen der Schiffer Verbeſſerung zuſagen: Könnten ſie ſich um Verbeſſerung der Häur nicht vergleichen/ ſo ſoll die Verbeſſerung ſtehen an guter unpartheyiſcher See-Erfahrner/ oder Alter-Leute Erkänntnüß/ wann die Reiſe geendiget iſt/ würde hiegegen jemand handeln/ oder Meuterey anrichten/ der ſoll wie ein Meutmacher geſtrafft werden.

Hanſiſches S. R. tit. 4. art. 20.

von ſeinen Freunden) von ſeinen Rhedern oder Befrachtern, mit beyder conſens, und ſie ihm die Reiſe zu verändern beordern, welches er vor ſich nicht thun muß, art. 32. ſequ.

oder ſonſt) Nach jetziger praxi hat der Schiffer ſolche Macht nicht.

ſollen dem Schiffer folgen) obſchon die Reiſe verkürtzet oder verlängert würde, ob die Reiſe mit oder ohne Convoy geſchehen ſoll, ob auſſer der Route irgends was zu löſchen und zu laden ordiniret, ob auch ein ander Schiffer währender Reiſe auf das Schiff geſetzet würde. N. Rotterd. Ord. art. 202. 204. 206. 207. und 208.

Doch gegen Verbeſſerung der Gage Statut. Antiq. art. 10. Placat. tit. van Schepslieden art. 5. nach rata der Meilen, die ſie weiter reiſen müſſen, und ſeyn gemeiniglich die Häuren faſt auf allen Fahr-Waſſern jetziger Zeit bekannt, wornach die Verbeſſerung einzurichten.

Man kan ſie aber nicht obligiren auf unfreye Oerter wider ihren Willen zu fahren N. Rotterd. Ord. art. 210.

Meutmacher] art. 22. Articuls-Brief. art. 13. P. IV. Stat. Nach Hanſ. S. R. tit. 4. art. 27. iſt Rebellion und Verbündniß gegen den Schiffer an dem freyen Höchſten zu ſtraffen.

Art. 27.

Würde ſich ein oder mehr gegen den Schiffer muhtwillig ſtellen / und untreu befunden / und ſolches mit zween Schiffs-Kindern beweiſet werden könnte / denſelben mag der Schiffer zu gelegener Zeit am Land ſetzen / doch daß Leute darauf wohnen / dagegen ſollen ſich die andern nicht ſetzen / beſondern dem Schiffer die Reiſe vollenden helffen / bey Verluſt

luſt ihrer Häure / und ernſtlicher willkührlicher Straffe des Rahts.

Iſt aus dem Hanſ. S. R. tit. 3. art. 8. geblieben.

muhtwillig ſtellen] freventlich, trotzig und ungehorſahm: denn allen Frieden und Recht, den ein jeder in ſeinem Hauſe hat, gebühret auch dem Schiffer in ſeinem Schiffe.

untreu) begreiffet Diebes-Griffe, an des Schiffers Guht oder an der Ladung.

an Land ſetzen) ich halte dieſen Articul eine Erleuterung des XIII. zu ſeyn, weiln da finde, wenn er ſich ſo grob verſündiget, wie hier, durch Trotz und Untreu, welches die gröbſten Verbrechen, daß er auf ein Eyland zu laſſen, hic: doch daß Leute darauf wohnen. Conf. art. 22. præced. Es lauffet alles auf eins aus.

nicht ſetzen) ſie müßen dem Schiffer gegen ſolchen Freveller beytreten, thun ſie anders, iſt es Meuterey, wovon in vorhergehenden Articul.

Art. 28.

Keiner ſoll ſchieſſen ohne Befehl des Schiffers / würde jemand dagegen handelen / der ſoll das Kraut und Loht doppelt bezahlen / und nach Gelegenheit der Verwirckung geſtraffet werden.

Hanſ. S. R. tit. 4. art. 10.

ſchieſſen) art. 47. Articuls-Briefes.

Ich ſupplire hier, daß das Schiffs-Volck keine Gaſterey im

Schiffe halten ſoll ohne des Schiffers Willen. Hanſ. S. R. tit. 4. art. 8. Daß keiner ſeine Frau bey ſich des Nachts in dem Schiffe behalten ſoll, d. l. art. 9. Articuls-Brief art. 54. keine Weibes-Perſon.

Daß das Schiffs-Volck währender Reiſe inn- und außerhalb Schiffes nicht ſpielen müſſe. Vid. Conſtit. von dergleichen Spiel-Gelde in Schwed. S. R. Cl. I. capit. 16. Articuls-Brief art. 36.

Art. 29.

Begebe ſich mercklicher groſſer Schade wegen jeniges Boßmannes gefährlicher und muhtwilliger Abweſenheit aus dem Schiffe / hat er den Schaden nicht zu erſtatten / ſoll er nach Willkühr des Rahts im Gefängnüß mit Waſſer und Brodt gezüchtiget werden. Würde auch durch ſolche ſeine Abweſenheit aus dem Schiff / das Schiff untergehen / und jemand im Schiff todt bleiben / ſo ſoll er am Leben geſtraffet werden.

Findet ſich im Hanſ. S. R. tit. 4. art. 18. Der Schiffer ſelbſt, wann ein Schiff Segelfertig auf der Rhede lieget, muß ohne die höchſte Noht nicht vom Bord gehen. Vid. Mandat d. Anno 1623. d. 21 Octob. in Adjunctis dieſes Tituls ſub. Lit. E.

Boßmanns] aus eines gemeinen Kerls Abweſenheit iſt dergleichen nicht wohl zu beſorgen, viel ehender aus des Steuermanns oder Haupt-Boßmanns ꝛc. Die general Regul iſt, daß niemand ohne des Schiffers Conſens vom

vom Bord gehen müſſe, vielweniger an Land benachten i. e. des Nachts vom Bord bleiben.

im Gefängniß mit Waſſer und Brod] vid. art. 21. præced. Hanſ. S. R. addit. ein gantz Jahr durch.

am Leben geſtraffet) daß Anno 1639. zu Dantzig durch Abweſenheit von vier Matroſen ein Schiff geſcheitert, und einige Leute darüber ums Leben kommen, führet Dn. Kuricke in not. ad d. art. 18. Juris Hanſeatici ein Exempel an, ſie wären aber nur ein halb Jahr durch auf Waſſer und Brodt geſetzet worden. Nach Maßgebung des Hanſ. Rechtens war dieſe Straffe viel zu gelinde.

Art. 30.

Würde jemand kranck auff dem Schiffe/ der Schiffer iſt ſchuldig/ denſelben aus dem Schiff bringen zu laſſen/ in eine Herberge zu legen/ und ihm Licht zu leihen/ da er des Nachts bey ſehen mag/ auch ihn durch einen Schiffs-Mann/ oder andern laſſen warten/ auch mit Speiſe und Tranck zu verſehen/ wie er es im Schiffe hat/ und der Krancke genoſſen/ wie er geſund war/ mehr iſt ihm der Schiffer zu geben nicht ſchuldig/ des darf der Schiffer auf ihn nicht warten/ ſondern mag wol zu ſiegel gehen/ ſtirbet er auf der Reiſe/ ſeine Erben empfangen die halbe Häure und Führung; ſtirbet er aber auf der Zurückreiſe/ ſo gebühret ihnen die gantze Häure und Führung/ dagegen müſſen ſeine nähe-

ſte

ſte Erben und Freunde die Unkoſten der Begräbnüß entrichten.

Fundiret ſich in dem Wisbuiſchen See-Recht art. 19. und Placat d. 1563. tit. van Scheps-Luden art. 16. 17. & 18.

Lues Venerea, wann ein Kerl die Frantzoſen hätte, weiln dieſe Kranckheit inficiret, iſt unter dieſem Articul nicht zu verſtehen, und kan ein ſolcher Menſch in dem Schiffe nicht geduldet werden. Vid. Kuricke ad art. 2. tit. 14. Jur. Hanſ. wiewohl er den art. 62. Wisb. See-Rechts unrecht hieher appliciret, maßen durch quade feiten keine Frantzoſen, ſondern Unahrt und böſe Thaten verſtanden werden. Weiter iſt auszunehmen die See-Kranckheit, Nauſea continua, wovon gleichfals Kuricke d. l. und in dem uhralten Statut. von Schip-Recht art. 8. de van See-wegen weddergiſt i. e. Seeckranck wird, und die See überall nicht vertragen kan, de ſchall wedderkehren all ſien Voer-Lohn, dat ſchölen nehmen de Schip-Here un de Schipmannen, unter ſich zu theilen, vermuhtlich weiln es eine Schande, daß einer ſich für einen Schiffmann beſtellen laßen, der die See nicht vertragen kan, und ſie, die andern, für ihn arbeiten müſſen.

kranck auf dem Schiffe) dergeſtalt, daß er überall keine Dienſte thun, und wegen ſchwerer Kranckheit auf dem Schiff nicht bleiben mag.

Licht zu leihen) Wisb. S. R. d. l. Licht zu geben.

durch einen Schiffmann oder andern) häuren eine Perſohn zu Bewahrung des Krancken Wisb. S. R. d. l.

der Krancke genoſſen/ wie er geſund war] Wisb. S. R. d. l. anders nichts, es ſey denn des Schiffers guhter Wille, und will er beßere Speiſe haben, muß er ſich ſol-

che

che ſelbſt anſchaffen. Placat d. l. Er ſoll nach ſeiner qualität unterhalten werden, woraus auch folget, nach qualität der Kranckheit, und geneſet der Krancke, bekommt er ſeine volle Häuer und Führung.

ſtirbet er auf der Reiſe) Statutum diſtinguit auf der Hin- oder Her-Reiſe, das Wisb. S. R. nicht, das Placat aber decidiret in art. 17. wie in Statuto enthalten.

Unkoſten der Begräbniß) beregtes Placat. d. l. daß die Erben in beyden Fällen die redelycke Coſten der Begräbniß tragen ſollen. It. daß ſie conferiren und gut thun müßen, was der Verſtorbene bey ſeinem Leben empfangen. d. l. und ſetzet weiter hinzu, daß, wenn es möglich, man den Todten an Land begraben ſolle. Conf. Schwed. S. R. Cl. 1. art. 13. Vid. quæ not. ad art. 31. Rec. d. Anno 1603. in Adjunctis Tit. XVII.

Art. 31.

Nachdem ſich auch offtmahls zuträgt / daß ein Schiffer / zu Trotz und Verdrieß der Rhedere / ſeinen Antheil Schiffs über den Wehrt verkauft / daß den Rhedern darauf in den Kauf zu treten / wie ihnen ſonſt gebühret / ungelegen / ſo ſoll ſolches zu Erkänntnüß guter Leute geſtellet ſeyn / dann ſie nicht mehr als den billigen Wehrt dafür zu geben ſchuldig ſeyn.

Concordat von Wort zu Wort mit dem Hanſiſchen S. R. Tit. 3. art. 14.

Ein Schiffer/) der von ſeinen Rhedern dependiret, und egard für dieſelbe haben muß, alſo kein ander Mit-Rheder, auf welchen ob ſtrictum Jus dieſes Statutum nicht zu extendiren.

zum Trotz und Verdruß der Rhedere/) ſeiner Mit-Rhedere, an eine Perſohn, welche ihnen vielleicht in der Societät zu haben nicht anſtehet.

über den Wehrt verkauft) rechten und nicht ſimulirten Kaufs.

in den Kauf zu treten/) Jure Protimiſeos ex Societate.

zu Erkäntniß guter Leute) durch die Taxirung der Schiffer-Alten und ſonſt, ex æquo bono.

dann ſie nicht mehr als den billigen Wehrt dafür zu geben ſchuldig] Singulare. Sed ita Lex ſcripta. Schiff-Recht iſt ein beſonder Recht. Vid. ſi lubet Dni Reinholdi Curicke Commentar. ad Jus Marit. Hanſeat. ad d. art. 14.

Art. 32.

Würde ein Schiffer/ ohne Noht/ muhtwillig das Schiff verbodemen/ oder ohne Noht in eine Hafe ſiegelen/ da er nicht hin befrachtet/ ſo ſoll der Schiffer den Schaden/ den die Rhedere darauf rechnen können/ aus ſeinem Beutel zu erſtatten ſchuldig ſeyn. Würde er aber allda die Kaufmanns-Güter/ oder das Schiff verkauffen/ und weichhaftig werden/ und alſo den Freunden Schiff

Schiff und Gut entwenden/ der ſoll in dieſer Stadt und Gebiet nicht geduldet/ ſondern wann er betreten wird/ nach Befindung der Sachen Beſchaffenheit/ geſtraffet werden.

Hanſ. S. R. Tit. 3. art. 15. & 16.

ohne Noht muhtwillig verboddemen] Vid. not. ad art. 7. præced. & Tit. XVIII.

ohne Noht in eine Hafe/ da er nicht hin befrachtet] vorſetzlich, wäre ein greulich Schelmſtück von äuſerſter conſequence.

den Schaden/ den die Rheder darauf rechnen können/ aus ſeinem Beutel zu erſtatten] die Rhedere? vielmehr nach jetziger Gewohnheit die Einladere oder Befrachter, wann das Schiff darüber verginge oder Avarie machte. Die Aſſeurancen lauten auf den deſtinirten Ort der Löſchung, und wäre in ſolchem Fall der Aſſeuradeur nicht gehalten. Des Schiffers Beutel würde nicht viel verſchlagen; Ich ſolte nach der Verbindlichkeit des Connoſſements der Meynung ſeyn, daß Schiff und Fracht dafür gehalten, weiln die Rheder wiſſen müſſen, welchen Leuten ſie als Schiffern ihre Schiffe anvertrauen.

Kaufmanns-Gühter/ oder Schiff/ verkauffen und weichhaftig werden] wäre ein Dieb, und hätte den Galgen verdienet. Stat. Vet. P. 22.

nach Befindung der Sachen geſtraffet werden] Dn. Synd. Möller in Additional. am Leben. Hanſ. S. R. art. 16. an ſeinem freyen Höchſten, wodurch, wie bekandt, die Todes-Straffe zu verſtehen.

Digitized by Google

Art. 33.

Es ſoll hinführo kein Schiffer/ dieweil er noch bey ſeinen Schiffs-Rhedern iſt/ und derſelben mächtig ſeyn kan/ ſich unterſtehen/ an einen andern Ort zu ſiegeln/ als dahin der mehrer Theil der Rheder geſchloſſen/ und vor gut angeſehen hat.

Dieſen Articul finde nirgends. Die Ordnung iſt, daß kein Schiffer ſich unterſtehen ſoll an einen andern Ort zu ſegeln, als dahin der mehrer Theil der Rheder geſchloſſen, und für gut angeſehen; und das iſt ſeine Ordre und Pflicht, thut er anders, muß er nach dem vorgehenden Articul geſtraffet werden. Iſt alſo in dieſem Articul die Regul, gegen welche der Schiffer in dem vorſtehenden Articul handelt, enthalten. Die Worte aber: *Dieweil er noch bey ſeinen Rhedern iſt, und derſelben mächtig ſeyn kan,* i. e. an dem Ort ſeiner Abladung oder Befrachtung, habe ſehr bedencklich gefunden, weil ſie die Condition zu inferiren ſcheinen, daß, wann er nun nicht mehr bey ſeinen Rhedern wäre, und derſelben nicht mächtig werden könte, er an einen andern Ort, als die Rhedere geſchloſſen, ſegeln könte, welches nicht ſeyn mag, und juxta art. præced. ſtraffbahr. Aber man muß wohl conſideriren, daß dieſes alte Conſtitutiones, welche von den Zeiten reden, da die Einlader ſelbſt mitgefahren, die, nachdem ſie mit ihren Waaren am beſten profit machen können, die Reiſen wohl verändert, welches nach dieſem Articul nicht geſchehen können, ſo lange der Schiffer noch bey ſeinen Rhedern iſt.

Art. 34.

Digitized by Google

Art. 34.

Es ſoll ein jeder Schiffer/ auf die Garnehring/ Stauung der Güter/ und was demſelben anhängig/ fleiſſig Auffacht haben/ damit des Kaufmanns Gütere keinen Schaden leiden mögen. Entſtünde daraus Schade/ oder die Güter von dem Schiffer/ oder ſeinem Schiff-Volcke verringert würden/ ſo ſoll der Schiffer den Schaden dem Kaufmann/ der denſelben erlitten/ von dem Seinigen zu erſtatten ſchuldig ſeyn. Da dann beſcheiniget würde/ daß die Güter verringert wären/ ſo ſollen durch die Gerichts-Verwaltere/ von Amptswegen/ des Schiffs Haupt-Boßmann/ Schimmañ/ Zimmermann und Büchſen-Schütze/ bey ihren leiblichen Eyden um ihre Wiſſenſchafft befragt/ und nach deroſelben Auſſage/ gegen die Verbrecher mit gebührender ernſtlicher Straffe verfahren werden. Da aber ſolch Gut verleckte oder verdürbe/ ohne des Schiffers/ oder ſeines Volckes Verſäumnüß/ und dann das Schiff kömmt dar es löſſen ſoll/ und der Kaufmann klopffet dreymahl an das Faß/ dar Wein/ Oel/ und andere leckende Wahren inne iſt/ und befehlet/ das auszuziehen/ ſo muß er dem Schiffer ſeine volle Fracht geben/ oder dem Schiffer das Faß für die Fracht behalten laſſen.

Dieſer Articul fundiret ſich in dem Wisb. S. R. art. 23. wie auch in genere in dem Placat von 1563. cap. 2. art. 8.

auf die Garnering, Stauung der Güter und was dem anhängig] Belgis *GrenierING.* Es erfordert eines jeden Schiffers Schuldigkeit, Sorge zu tragen, daß die eingeladene Kaufmanns-Gühter wohl placiret und geſtauet werden, darum wird erfordert, daß weiln jedes Schiff Waſſer ziehet, er keine Güter platt auf den Boden legen, ſondern eine Garnirung oder Stellung auf ſolchen Boden machen müſſe, damit denen Gühtern durch das See-Waſſer kein Schade widerfahre; welche Garnirung und Stauung auch dahero nöhtig, damit die Gühter feſt und unbeweglich liegen; Er muß auch acht haben, daß er die Stauung nach der Eigenſchafft der Waaren einrichte, daß er keine flieſſende auf truckene Waaren, welche keine Näſſe vertragen können, v. g. Wein auf Zucker, ſchwehre auf ſchwache Fuſtagien und dergleichen ſtaue, all welche Dinge auf die conduite und Vorſicht eines Schiffers ankommen.

damit des Kaufmanns Gühtern kein Schade zukomme] Die Regul findet ſich in art. 8. vorangeführten Placats, daß aller Schade und Verminderung, ſo inwendig dem Schiffe aus Verſehen des Schiffers und ſeiner Leute den eingeladenen Gühtern widerfähret, von dem Schiffer vergütet werden müſſe, vid. Acta Admiral. des Wohlweiſen Herrn Bœtefeurs, Rahtmanns, contra Schiffer Moſelmann, d. Anno 1722. welche Sache ich nachhero verglichen. In Bordeaux hat man beeydigte Stauer, und wollen ſich die Schiffer damit entſchuldigen, als wären ſie nicht Meiſter von der Stauung, daher

daher nicht reſponſabel, wann wegen Stauung der Gühter Streitigkeit entſtehet. Sed non attendendum, maßen ſie die Oerter, wohin die Waaren zu verſtauen, anweiſen müſſen, die Aufſicht behalten, und die Freyheit haben Stauer zu wehlen, welche ſie wollen. vid. atteſtat dortiger Kaufleute ad cauſam Teſſier contra Schiffer Detlofs: Admiralitatis d. Anno 1725.

der Schiffer von dem Seinigen] weiln der Schade inwendig und binnen Schiffs-Bord den Gühtern durch faute und Verſäumniß des Schiffers widerfähret, als wegen welchens der Aſſeuradeur nicht gehalten, maſſen deswegen die Fracht bezahlet wird, eines Theils als eine Hauer des Raums, andern Theils daß die Gühter wohl conſerviret und gut conditioniret tranſportiret werden ſollen. Ruhet alſo die Erſetzung ſolcher Ahrt Schadens auf dem Schiffer und ſeine Mandatarios, die Rhedere, als welche die Fracht genießen.

durch die Gerichts-Verwaltere] jetzo die Herren der Admiralität und dem Herrn Secretario derſelben.

Schimmann] der, welcher die inſpection auf die Segel und was dazu gehörig, hat; imgleichen auch der Steuermann und der Koch, welche die Officianten beym Schiffe ſeyn, deren Zeugniß in Belegung der atteſtationen von Schiff- und See-Sachen gemeiniglich aufgenommen wird.

verleckte] Leccagie in liquidis, Wein, Oehl und dergleichen; der Schiffer muß doch Sorge tragen, wann er es mercket, und dazu kommen kan, daß dem Lecken gewahret werde, ſo viel er vermag.

oder

oder verdürbe] in ſich ſelbſt, vitio intrinſeco, in ſpecie Korn, Früchte, Pommes de Sina, Orangen und Citronen von Lisbon und S. Remo, und Caſtanien ſich anſtecken; wobey er auch ſorgen muß, daß die Lucken bey gutem Wetter offen gehalten werden, damit die Luft dazu kommen könne. Dafür er auch ein gewiſſes Kühl-Geld nach Wisbuiſchen See-Recht art. 46. und Hanſiſchen Tit. 3. art. 19. genieſſen ſoll. Concordat Jus Lübec. Lib. 6. Tit. 1. art. 8. Wann ein Schiffer Korn geladen, ſoll er, ſo oft es Noht, ſolches auf der Reiſe kühlen: Würde er, der Schiffer, ſolches verſäumen, ſo ſoll er dazu antworten, es wäre dann, daß er durch Wetter oder Wind und ſonſt durch Ehehafte Verhinderung davon abgehalten worden, die er rechtmäßig zu beweiſen ſchuldig ſeyn ſoll: So oft nun, als ſie ſolches Korn kühlen werden, dafür ſoll der Kaufmann dem Schiffer und Bots-Leuten zu jederzeit geben von jeglicher Laſt anderthalb Schilling.

kloppfet dreymahl an das Faß] Placat d. 1563. van Schippers en Cooplieden art. 9. Ambigo ob die Probe feſt gehe, und ob es im Gebrauch; man kan die Leccaſie aus der Schwehrde, oder an dem Schülpen, wenn das Faß gerühret wird, genug mercken.

die volle Fracht] wenn der Kaufmann die Gühter in Empfang genommen; inmaſſen wenn ſowohl in dieſen als in andern Waaren, in ſpecie Zuckern, Braſilien-Holtz ꝛc. (dergleichen Caſus mir vorgekommen,) der Kaufmann durch ſeinen Ever-Führer das Guht von Bord empfangen läſſet, und hernach an dem Gewichte ſich einiger Mangel hervor thut, ſo auch wegen der ſchlechten Fuſtagen und durch Verwechſelung, daß die marquen abgeſplit-

ſplittert oder vergangen, verurſachet werden kan, mag das Schiffs-Volck ſchwehren, daß ſie nichts veruntreuet, verkauffet, unter ſich partiret und über Bord weg-practiſiret, ſondern ehrlich und redlich bey der Ladung gehandelt haben, werden in conventione des Kaufmanns dagegen gemachte exceptiones nicht attendiret, ſondern auf die Fracht geſprochen, maſſen der Schiffer, auch laut Connoſſements, für das Gewicht und Güte der Fuſtage nicht gehalten, und muß er es mit dem Schiffer in reconventione ausmachen und beweiſen, daß der Schade durch des Schiffers und ſeiner Leute Verſehen entſtanden. Darum muß ein jeder, ehender er die Gühter in Empfang nehmen läſſet, ſich wohl vorſehen, daß er nichts empfangen laſſe, worauf was dergleichen zu ſagen, ſondern es lieber ſtehen laſſen, bis die Sache adjuſtiret; dann ſtehen laſſen für die Fracht, will nicht eben ſagen, daß die Verminderung oder Verderbung ſo ſtarck ſeyn müſſe, daß die verderbte Waaren der Fracht nicht wehrt, ſondern auch, daß er ſie ſtehen laſſe, bis die difference, ſo man wegen der übeln Lieferung mit dem Schiffer hat, vorhero ausgemachet. Und dieſes in caſu, wann die Verderbung ſichtbahr und zu mercken. Wann aber jemand was empfängt, ohne es bey der Lieferung zu mercken, nachhero aber, wann er die Gühter empfangen, am Gewicht oder ſonſt einigen Mangel verſpühret e, der durch des Schiffers und ſeiner Leute faute und Verſäumniß entſtanden, muß er in continenti Notarien und Zeugen, oder auch den Schiffer ſelbſt, zu der Oefnung fodern, und durch Kundmachung und proteſtationes ſich gebührend verwahren, für ſich aber keine Veränderung machen, dann Fracht-Foderungen ſeyn favorabel, weiln die Frachten ſo ſauer verdienet werden.

dem Schiffer das Faß für die Fracht laſſen) vorbeſagtes Placat d. l. und iſt Laſſung für die Fracht zu reſtringiren auf Tonnen-Gühter, wie es denn auch in praxi alſo gehalten wird. Vid. quæ not. ad art. 1. Tit. XV.

Art. 35.

Wann die Kohbrügge und Uberlauf/ und das Schiff/ oben Waſſers nicht wol gedichtet/ und dahero ſich Schade veruhrſachet/ ſo kömmt der Schade auf den Schiffer. Zerbricht aber ſolches durch Gewalt groſſes Ungewitters/ wird der Schade vor Haverey gerechnet/ wie dann auch/ wann ſich Schade unter Waſſers veruhrſachet. Und dieweil auch offtmahl bey dem Saltze Lackaſie iſt/ davon vor dieſem keine Haverey gerechnet worden/ und dann gleichwol nicht unbillig/ wann mercklich groß Schade daran befunden/ und ſolches durch Veruhrſachung/ daß es um ein Vörland zu vermeyden/ oder ſonſten aus Noht/ Schiff und Gut zu erhalten/ beygelegt/ oder über ſeine Maaß geſiegelt würde/ und ſolches durch drey oder vier der beſten im Schiffe eydlich bezeuget/ ſoll der Schade zur Billigkeit/ nach Erkänntnüß erfahrner Leute/ vor Haverey gerechnet werden.

Articulus

Articulus Correctus in Receſſu de Anno 1618.

Wann die Kohbrüge und Uberlauf/ und das Schiff oben Waſſers nicht wohl gedichtet/ und dahero ſich Schade veruhrſachte/ ſo kommt der Schade auf den Schiffer: Zerbricht aber ſolches durch Gewalt groſſen Ungewitters/ wird der Schade vor Haverey nicht gerechnet. Wann auch ſich Schade unter Waſſers veruhrſachte/ trifft derſelbe den Eigenthums-Herrn allein/ und ſollen die andern Waaren denſelben mitzutragen nicht ſchuldig ſeyn. Und dieweil auch oftmahls bey dem Saltz Leccage iſt/ davon vor dieſem Haverey gerechnet worden/ und dann gleichwohl nicht unbillig/ wann mercklich groß Schade davon befunden/ und ſolches durch Veruhrſachung/ daß es um ein Vorland zu vermeiden/ oder ſonſten aus Noht/ Schiff und Guht zu erhalten/ beygelegt/ oder ſonſten über ſeine Maaße geſiegelt würde/ und ſolches durch drey oder vier der beſten im Schiffe eydlich gezeuget/ ſoll der Schade zur Billigkeit/ nach Erkänntniß erfahrner Leute/ vor Haverey gerechnet werden.

Es gehöret dieſer Articul zu der Materie von Avarie, wovon im folgenden XVI. Tit. gehandelt wird.

Was unter der Kohbrügge eigentlich zu verſtehen, habe mit fundament nicht in Erfahrung bringen können. Nach

jetziger Ahrt nennet man die Rohbrügge eine Plancke, welche von das halbe Deck vorn nach das Back, iſt das Koch-Raum, auf beyden Seiten, zur commodität, um in Geſchwindigkeit von vorn nach hinten zu kommen, geleget; und iſt auf keinen andern Schiffen gewöhnlich als Fregatten, die Back und Schantz oder halbe Deck haben. Und da kein Dichten hiebey nöhtig, muß man es in dieſem Articul für eins nehmen, und dieſes Wort von dem Uberlauf mit verſtehen. Wann aber ein Schiff völlig zugeladen, ſo muß er ſeine Lucke ins Raum zucalfatern oder *brewen*, und wann das Schiff ein doppelt Deck hat, und Kaufmanns-Waaren unter dem Deck enthalten, gleichfals ſeine oberſten Lucken mit *Perſennings* (i. e. geteert Segel-Tuch) wohl zuſchalcken oder zunageln laſſen.

Uberlauf) iſt das Deck oder oberſte Bedeckung über dem Raum.

Der Uberlauf muß frey bleiben, und mit keinen Gühtern belemmert werden. Jus Lubec. Lib. 6. Tit. 2. art. 7. Es ſoll ein jeglicher Schiffer einen reinen Uberlauf halten, dann würde darüber geklaget, daß derſelbige zu viel beladen, und daraus Schade entſtanden, alſo daß daſſelbige Guht auf den Uberlauf in der Noht müſte geworffen werden, (oder geworffen würde, weiln es am nächſten bey der Hand) ſo ſoll der Schiffer zu dem Schaden allein antworten. Rat. weiln er wegen der Garnerung und Stauung gehalten, und dieſe Gühter ins Raum hätte bringen laſſen müßen, ob culpam & negligentiam imo avaritiam. Es wäre dann, daß es mit Willen und auf Ebentheuer des Kaufmanns, welcher das Guht eingeladen und auf den Uberlauf geſetzet, (der damit zufrieden geweſen, weiln, da das Schiff ſchon ſeine völlige Ladung gehabt, weiter kein Platz verhanden)

Digitized by Google

den) ſo muß der Kaufmann den Schaden ſelbſt tragen. Nichts aber deſto weniger iſt der Schiffer in des Rahts Straffe gefallen, weiln er dadurch gegen das Geſetze gehandelt.

Aber doch nach jetziger praxi, wann vermöge Certepartie das Schiff gantz befrachtet, der Schiffer aber auf das Deck oder Uberlauf noch einige frembde Gühter geladen, und ſolche geworffen würden, wäre die Frage, ob die Ladung zu dieſem Verluſt in Avaria groſs contribuiren muß? Weitſen §. 56. decidiret recht pro affirmativa, weiln durch den Verluſt dieſer Gühter jedennoch die übrigen aus der Gemeinſchafftlichen Gefahr gerettet, und dieſe alſo geworffene Gühter ex Societate & communione tacita actionem realem an die Ladung haben, ohnangeſehen daß der Schiffer gegen ſeine Certepartie gehandelt. Der erſte Befrachter aber behält gegen den Schiffer, weiln er ſeinem Contract nicht gelebet, ſeinen regreſs.

oben Waſſers nicht wohl gedichtet) voriges und alle Oefnungen, ſo, wann das Schiff unter Segel, wohl vermacht und geſchloſſen werden müſſen, damit das Waſſer nicht durchdringen könne.

Es iſt eine der principalſten Obliegenheiten eines Schiffers, ehe er eine Reiſe antritt, ſein Schiff calfatern und dicht machen zu laſſen, und heiſſet es dahero in allen atteſtationen, daß er mit ſeinem dicht und wohlverſehenen Schiffe abgegangen. Iſt es alſo eine groſe Nachläſſigkeit, wann hierunter was verſehen wird; dannenhero auch der Schiffer und die Fracht für allen Schaden, ſo dahero entſtehet, gehalten.

Calfatern, Gallis *Calfater*, Belgis *Breeuwen*, iſt Plüſſtow oder Hanf in die Ritzen und Fugen der Plancken an dem Schiff mit Gewalt einſchlagen und eintreiben, und darüber

Digitized by Google

teeren, und alſo das Schiff dicht machen und vor Eindringung des Waſſers zu verwahren.

wird der Schade für Avarie nicht gerechnet) verſtehet ſich von Avarie groſs, die über Schiff und Guht gehet, ſondern iſt particulier Avarie, die auf das dadurch beſchädigte Guht fällt, welches den Eigenthums-Herrn allein trifft. Ratio weiln nota characteriſtica der Avarie groſs, nemlich daß mit Willen der Schade, um Schiff und Guht zu ſalviren, cauſiret, hier nicht eintrifft, ſondern von Wind und Wetter den Gühtern überkommen. Vid. Tit. XVI. ubi Sedes Materiæ & rationes Correct. in Propoſ. Senatus d. A. 1618.

wenn ſich Schade unter Waſſers verurſachet) daß eine Plancke geſprungen, oder ſonſt das Schiff ein Leck bekommen. Eadem ratio.

offtermahls bey dem Saltz Leccaſie] iſt faſt ordinaire, weiln das Saltz an ſich leicht zur Feuchtigkeit kommt, und billig unter 10 pro Cento in dieſen und andern liquidis kein Schade gerechnet werden ſolte.

Anno 1607. den 3 Decembr. haben die Kauf-Leute zu Raht ſuppliciret, und dieſes Puncts Erklährung gebehten, weiln es unbillig, daß Kupffer, Bley, Eiſen, ſo unten im Schiff liegen, und durch den Schaden unter Waſſer nicht verdürben, zu der andern Schaden contribuiren ſolten. Die Aelter-Leute der Schiffer aber haben ihr Bedencken dahin eingebracht, daß des Statuti Meynung den See-Rechten gemäß, denn das Schiff ſegelte nicht allein wegen der verderblichen Waaren über ſeine Maaße, ſondern um aller Erhaltung, müſten alſo billig alle Gühter den Schaden mittragen; welches auch denn von E. E. Raht beliebet.

vor

vor dieſem Avarie gerechnet worden) muß heiſſen: keine *Avarie* gerechnet worden.

um ein Vorland zu vermeyden] Schiff und Guht zum beſten, um nicht auf leeger Wall zu verfallen.

aus Noht Schiff und Guht zu erhalten] die Noht zu meyden, mit Fleiß und mit Willen, Schiff und Guht zum beſten.

beygeleget oder über die Maße geſiegelt] ſolches hart Siegeln nennen die Schiff-Leute Prangen.

für Haverey] Avaria groſſ, NB. nach der Billigkeit und Erkänntniß erfahrner add. und der See-Rechten kündiger Leute, denn Saltz iſt in hoc paſſu andern mit eingeladenen Gühtern ein gefährlicher Krahm.

Unterdeſſen hat es das Anſehen, als wenn auch dieſes Articuls wegen in den Policen die Clauſul eingerücket, man wolle ſich keiner *generalen Havarie* unterwerffen, denn was in dieſer Conſtitution vom Saltze diſponiret, ſcheinet hart, e. g. ein Schiff hat zu Lisbon Zucker und Toback, und andere Stück-Gühter geladen, der Schiffer aber kan ſeine volle Ladung nicht kriegen, und nimmt, ſolche voll zu machen, Saltz ein, dieſer Schiffer hat auf der Herreiſe viel Ungewitter, alſo daß ſeine Ladung, ſo wohl Saltz, Zucker und Toback, durch die Einſtürtzung des See-Waſſers beſchädiget wird.

Dieſer Schade an dem Zucker und Toback ſoll nun, wie auch recht iſt, für Havarie nicht gerechnet werden, und muß der Einlader ſeinen Schaden en particulier tragen, aber an Saltz in Specie ſoll es für avarie angeſehen werden, und ſollen alſo die mit eingeladene Güter als Zucker und Toback,

die

die ihren particulier Schaden bereits haben, zu dieſer Saltz-Leccaſie überdem contribuiren, welches unbillig.

Art. 36.

Es iſt ein jeder Schiffer ſchuldig / gute ſtarcke Kardele und Winde-Tackel in dem Schiffe zu halten / dar man des Kaufmanns Güter mit ein- und ausſetzen kan; zerbricht aber das Winde-Tackel / alſo daß Schade an dem Gute geſchicht / und daß die Boß-Leute den Schiffer gefragt haben / ob die Tackel ſtarck gnug ſeyn / und er ja darzu geſaget / ſo ſoll der Schiffer zu dem Schaden alleine antworten / wird er aber nicht gefraget / oder auch das Gut aus dem Tackel fällt / ſo ſollen die Boß-Leute den Schaden bezahlen.

Dieſer Articul fundiret ſich in den Wisb. S. R. art. 28. It. 36. & 47. wie dann auch in dem Placat Philippi II. art. 7.

ein jeder Schiffer iſt ſchuldig] eine nochmahlige Incumbentz des Schiffers, auf gute Ancker und Cabel-Tauen ſich zu richten, um das Schiff wohl vertäuen zu können, damit es nicht in Gefahr komme, wann es in Tempeſt für ſein Ancker reiten muß, und gute Winde-Tackel, um das Guht ein- und auswinden oder hiſſen zu können, von den letztern iſt hier die Frage.

ſtarcke Cardehle und Winde-Tackel] muß heiſſen, will man das Wort behalten Cordehle. Placat d. 1563. d. l.

Goeda

Goede Touen ende Corden, omme darmede de Schepen te laden en te entladen. a Gallico: *Cordes & Cordages*, welche er dem Einlader oder ſeinen Committirten ſchuldig iſt auf Verlangen vorzuweiſen, um zu ſehen, ob einig Gebrech daran ſey, und ſo was darauf zu ſagen, muß der Schiffer es redreſſiren, oder in Entſtehung deſſen, den dadurch veruhrſachten Schaden beſſern. Wisb. S. R. d. art. 22. Ich halte dafür es ſoll heiſſen gute Carne und Winde-Tackel; es findet ſich in der Pilotage-Ordnung art. 18. ad 6. von Gütern ſo mit dem Carna ausgehißet werden, die nicht von der Schwehrde und Gewicht, daß man ſie eben mit dem Tackel auswinden dörffe.

In jetzt angezogenen See-Rechten iſt von dieſen Fragen nichts weiter enthalten, als wenn die Kaufleute fragen, ob die Tauen ſtarck genug, und da ihnen mit Ja geantwortet wird, wenn die Tauen brechen, daß der Schiffer den Schaden bezahlen müſſe.

Wisb. S. R. art. 47. Fragten ſie aber nicht, und hielten die Tackel ſtarck genug, wäre der Schade ihr, hier aber iſt die Frage zwiſchen den Boß-Leuten und Schiffer.

daß die Boß-Leute den Schiffer gefraget haben) hiebey iſt zu bemercken das Winde-Geld, davon ein Schragen befindlich in Stat. antiquo art. 16. und in fine: So wat in- unde uhtgeſchepet ward mit des Schippers Taw, des Winde-Geldes ſchall ſe hebben den dörden Deel, alſo die Schiff-Leute zwey Drittel. Nun findet ſich in dem Wisb. S. R. art. 22. *De Schippers Geſellen ſullen an den Schaden deilen, overmits dat ſe nemen Winde-Geld.* Müſſen alſo der Schiffer und ſeine Schiffs-Leute den Schaden bezahlen, wenn aus Gebrech der Tauen Schaden entſtehet, und von dieſen Fragen handelt der Articul.

Sagt nun der Schiffer von ihnen gefragt, die Tauen wären ſtarck genug, muß er allein bezahlen; fragen ſie nicht, die Boß-Leute allein, und fällt das Guht aus dem Tackel, ebenfalls ob negligentiam, daß ſie es nicht beßer verwahret und ſich vorgeſehen haben.

Art. 37.

Es ſollen auch allewege/ wann Schiffe/ mit Wahren geladen/ allhie Anckern/ Wächtere in die Schiffe beſtellet/ und des Schiffers und Schiffs-Volcks Kiſten/ Soltreume anders/ eröffnet/ beſichtiget/ und was nöhtig/ regiſtriret und verzeichnet werden.

Wann Schiffe mit Waaren geladen/ allhie anckern/ Wächtere ꝛc.) vermuhtlich der Zeit auf Anhalten des Kaufmanns, oder ex officio zur Sicherheit der Gühter, wie auch wegen des Zollens.

Ich verſtehe dieſen Articul von kommenden Schiffen. Non obſervatur. Kommende Schiffe übergeben ihr Content, ehe ſie ihre Lucken öfnen dörffen, Vid. Zoll-Ordnung art. 12. und die abgehende müſſen alles verzollen, ehe ſie Guht an Bord nehmen, und mit ihren Schiffen aus- und hinunter legen. art. 16. Wie ſie dann auch die Gröſße der Laſten von ihren Schiffen angeben müſſen. art. 20. Wegen Ubergebung des Contents findet ſich ein Mandat d. Anno 1563. d. 10. Aug. in Adjunctis hujus Titul. ſub Lit. G. auch wie es vor hundert Jahren gehalten worden in Mandato d. Anno 1626. d. 15. May ſub Lit. H.

Solt-

Solt-Räume anders) In der alten Edition: Solt-Räume und anders, ſeyn kleine Räume, da die Schiff-Leute ihre Führunge an Saltz, welches auf der Herreiſe von Spanien ihnen frey gegeben, eingeleget; und hat man dahero ſolche Räume vielleicht Saltz-Räume genannt. Um zu ſehen, ob die Schiff-Leute über ihre Führung auch Zollbahre Kaufmanns-Gühter und dergleichen in ihren Saltz-Räumen haben, hat man die Führung regiſtriret und aufgezeichnet, welches eine gar gute Methode geweſen, um hinter verbohtene Händel kommen zu können; Conf. quæ not. ad art. 15. præced.

Art. 38.

Verſchweiget vorſetzlichen ein Schiffer eingeladen Gut/ oder aber veruntreuet er/ oder ſein Schiffs-Volck/ des Kaufmanns Gut/ der ſolches überwunnen/ ſoll einem Diebe gleich gerechnet/ und nach Gelegenheit der Mißhandlung/ geſtraffet werden.

Conf. art. 32. præced.

Die See-Rechte wollen in genere, daß ein Schiffer und ſeine Leute bey ihrer Ladung ehrlich und redlich handeln ſollen. Darum verſchweiget ein Schiffer geladen Guht, handelt er Pflicht-vergeſſen und treuloß, als der ſeine Einlader um ihr Guht und ſeine Rheder um die Fracht betriegen will. Es kan aber ſo leicht nicht arriviren, weiln er die Conoſſement zeichnen, und ſein Content übergehen muß.

veruntreuet das Schiffs-Volck Kaufmanns Guht/] iſt Diebſtahl, und wird auch alſo geſtraffet.

Art. 39.

Auch ſoll ein Schiffer nach gethaner Reiſe / den Schiffs-Freunden / auf ihr Begehren / beſtändige Rechnung an Eydes ſtatt / Parcels-weiſe einzubringen ſchuldig und pflichtig ſeyn / und da hernacher befunden würde / daß die Rechnung nicht richtig / ſondern betrieglicher / fälſchlicher Weiſe wäre gefertiget worden / ſoll derſelbige vor einen unehrlichen Mann gehalten / und in dieſer Stadt und derſelben Gebiete / nicht geduldet werden.

Beſtändige Rechnung an Eydes-ſtatt ꝛc.] Um zu wiſſen wie ein Schiffer in Führung einer Pflicht-mäſſigen Rechnung ſich zu verhalten habe, ſupplire aus dem Frantzöſiſchen S. R. Cod. Ludov. l. 2. Tit. I. art. 10. daß er müſſe ein Journal halten von jeder Reiſe, und in ſelbigen notiren den Tag, wenn er als Schiffer beſtellet, die Nahmen der Officirer und Boots-Leute und ihre beſprochene Gage, welche er zu bezahlen hat, ſeines Schiffes Empfang und Ausgift, und alles, wovon er Rechnung zu geben ſchuldig. Welches der Einhalt ſeines ſo genannten Schiffs-Buch ſeyn ſoll. vid. Tit. 12. Hanſ. S. R. ubi art. 3. daß wenn der Schiffer in der Rechnung etwas verſchwiege und unterſchlüge, es ihm als Diebſtahl gerechnet, und er als ein Dieb geſtraffet werden ſoll. Concordat Jus Lubec. Lib. 6. Tit. 1. art. 10.

Art. 40.

Digitized by Google

Art. 40.

Alle Schiffer ſo hinführo in dieſer Stadt werden angenommen/ wie dann auch diejenigen/ ſo allbereits angenommen/ und zum nechſten abzuſiegeln gemeynet/ ſollen auf der Schiffs-Freunde oder des Kaufmanns Begehren (welches aber derſelbe vor Einſchiffung der Güter thun/ oder nach Einladung damit nicht gehöret werden ſoll) vor den verordneten Zollen-Herrn/ einen leiblichen Eyd zu GOtt dem Allmächtigen ſchweren/ daß ſie bey den eingeladenen Kaufmanns-Wahren ehrlich/ aufrichtig und getreulich handelen/ und nach ihrer wieder Anheimkunſt den Schiffs-Freunden/ innerhalb drey Wochen nach der Löſſung/ richtige beſtändige Rechnung Parcels-weiſe/ von allem Empfang und Ausgabe wollen einbringen/ wie dann auch die Schiffs-Rhedere gemächtiget seyn ſollen/ dieſelbigen angekommene Schiffer bey Ubergebung der Rechnung zu befragen/ ob die eingelieferte Rechnung ihrem geleiſten Eyde allerding gemäß ſey.

Conf. Hanſ. S. R. Tit. 2. art. 3.

Weiln alle Schiffer zu beeydigen nicht practicabel iſt, ich auch kein Exempel weiß, daß zu meiner Zeit einig Schiffer dergleichen Eyd præſtiret, zweifle an der Obſervance dieſes Articuls; die hieſigen Schiffer aber müſſen das Bürger-Recht gewinnen. Wie dann auch frembde Schiffer zur Bür-

gerſchafft admittiret werden, wann ſie einen Schein von ihrer Obrigkeit bringen, daß ſie ihres Orts erlaſſen.

Wie ſehr E. E. Raht auch circa tempora conditi Statuti ſich angelegen ſeyn laſſen, unſere Schiffer bey der Fahrt zu mainteniren, vid. in Mandat. d. 1602. d. 27. Julii in adj. Tit. ſub Lit. J. Und Anno 1660. findet ſich eine Verordnung, daß frembde Schiffe auf Engelland und Franckreich, die keine Ladung hier bringen, hieſelbſt auch keine Ladung haben ſollen, ſo lange unſere Schiffer nicht providiret. Es wäre dann, daß auch ihres Orts unſere ledig dahin kommende Schiffe zur Ladung admittiret würden. Zugleich aber auch des Ehrbahren Kaufmanns Querelen über der unſrigen Aufführung, nemlich: ſie führen theurer, lägen zu lange in der Stadt bey den ihrigen, und hielten ſich prächtiger wie andere frembde Schiffere.

die Schiffs-Rhedere gemächtiget ſeyn] die Schiffer übergeben ihr Schiffs-Buch, worinn die Rechnung enthalten, die Rhedere examiniren ſolche, und wann ſie richtig befunden, quitiren ſie den Schiffer, und empfänget ein jeder ſeine quote von dem, was von der verdienten Fracht deductis deducendis in Caſſa fällt und überſchieſſet.

Art. 41.

Dieweil viel Admiralſchafft gemacht werden/ und doch wenig gehalten/ wer nun die Admiralſchaft bricht/ und darüber jemand genommen würde/ ſo ſoll der Schiffer/ ſo die Admiralſchafft gebrochen hat/ ſchuldig ſeyn/ den Schaden von dem Seinigen zu bezahlen/ hat er das an Gelde nicht/

nicht / ſo ſoll er nach Ermäſſigung willkührlich geſtraft werden.

Conf. art. un. Hanſ. See-Recht Tit. 7. von Admiralſchafft. Stat. Vetus P. art. 32. So des ock to donde wäre, dat men ſcholde laten: reſtituendum aus dem Wisb. S. R. art. 38. *Loten*, darmede ſcall men id holden, in mate ſo to voren van Werpinge geſegt is. Un mit dem Lategelde [*Lotegelde*] alſe Werpegelde to ſettende en to betalende.

Dieſes Loten oder Laten iſt von Admiralſchafft zu verſtehen. Weil man in alten Zeiten geloßet hat, welche Schiffe zur Defenſion an die Spitze zu ſtellen, um die übrigen zu defendiren.

Admiralſchafft] oder Ammiralſchafft, iſt eine Convention verſchiedener Schiffer in Krieges-Zeiten, in compagnie ihre Reiſe zu proſequiren, und ſich im Fall der Noht einander beyzuſtehen, um die gemeinſchafftliche Gefahr abzuwenden. Vid. Grot. in Introduct. ad Jurisprud. Bat. Lib. 3. Tit. 22. und beſtehet in einer freywilligen Unterwerffung des Commando derjenigen, welche ſie unter ſich als Admiral, oder, Städtiſcher zu reden, Commandeur, oder, wann die Flotte conſiderabel iſt, Vice-Commandeur und Schout by Nacht die Reiſe über erkennen wollen.

Der *Admirals*-Brief, welchen die, ſo unter die Convoy und Admiralſchafft abgehen wollen, unterſchreiben und ſolchen ſtricte nachzuleben, ſich verpflichten müßen, wird auch der Sein-Brief genennet, weiln darinn die Wahrzeichen, worinn das Commando, welches durch Seine, Signa oder Zeichen geführet wird, enthalten, um daß ein jeder von der Flotte die zu Befoderung der Sicherheit abgeredete Zeichen wißen,

Digitized by Google

wiſſen, und ſich darnach reguliren könne, und ſolcher Sein-Brief verſichert dem Kauffardey-Mann der Protection und Schutzes der Convoy. vid. den Admirals- und Sein-Brief in forma in fine tituli ſub Lit. D.

Der Beſchwehrlichkeiten der Krieges Läuffte, und die daher entſtehende Beunruhigungen der Commercien und Schiff-Fahrt durch feindliche Begegnung in Nehmung und Aufbringung der Schiffe, wie auch der See-Räubereyen halben iſt aus dem natürlichen und Völcker-Rechte, um ſich dagegen zu ſchützen, dieſes Gegen-Mittel zur Hand genommen, in Form einer Societät von verſchiedenen Schiffen, von allen, ſo unter der Societät begriffen, die gemeinſchafftliche Gefahr abzuwenden.

Die Conditiones, wie Grotius in Introduct. l. alleg. anführet, worauf dieſe Convention eingegangen wird, ſeyn zwar zuweiln ungleich, weiln ein nicht gemontiret Schiff Geld geben muß, um nebſt gemontirten Schiffen in Admiralſchafft zugelaßen zu werden; darinn aber kommen ſie alle überein, einander beyzuſtehen, und die gemeinſchaftliche Gefahr durch gemeinſchaftliche Defenſion abzuwenden.

Gleichwie nun der Zweck einer ſolchen Admiralſchaft iſt, daß die in ſolcher Gemeinſchaft ſtehende Schiffe deſto ſicherer ihre Reiſe proſequiren, und ein jedes zu ſeinem Lösch-Platz behalten überkommen möge, ſo hat die Admiralſchaft aus der Societät der gemeinſchaftlichen Gefahr dieſe Würckung Rechtens, obgleich jetzige Praxis davon nichts wiſſen will, daß, wann durch Feinde oder See-Räuber einigem Schiff oder Gühter, ſo unter ſolcher Admiralſchaft begriffen, einiger Schade zugefüget würde, daß ſolcher Schade von allen unter der Admiralſchafft begriffenen Schiffen und Gühtern getragen, und über alle, als eine generale Avarie

rie groſs repartiret werden müſſe. Grot. d. l. woſelbſt er weiter anführet, daß in ſolchem Fall unter dieſer Avarie mit zu rechnen, verſchoſſen Kraut und Loht, die Heilung derer im Gefecht bleſſirten Leute, und falls ſie nicht zu heilen, dieſelbe in frey Brodt zu verſchaffen. Und um zu der Vertheilung gelangen zu können, müſſe man bey dem Antritt in die Admiralſchafft alle Schiffe und deren Ladung in einen gewiſſen Wehrt ſtellen.

Welches auch unſer altes Stadt-Recht P. 32. zu ſtatuiren ſcheinet in verbis: *mit den Laten ſcall men idt holden in Mate, ſo to vóren van Werpinge geſegt is.*

Gleichwie nun, Krafft dieſer Convention, die Schiffe gehalten, einander tapffer beyzuſtehen, ſo folget, daß, wann einer ſeinen Pflichten nicht nachkäme, er dennoch gehalten bleibet, den Schaden, welchen die andern dadurch gelitten, mit zu vergüten, verlöhre aber dadurch ſein Recht ratione des ihm ſelbſt betroffenen Schadens.

Von Schiffen aber, die ſich auf ihre Seilagie verlaſſende, voraus ſeglen, und an die Ordnung der Admiralſchaft ſich nicht kehren würden, käme der erlittene Schade nicht in dergleichen generale Avarie groſs. arg. L. 9. ff. de Noxal. act. in verbis: *Sui enim facti nomine pœnam meruit.* Simon van Groenewegen van der Made in not. ad Grot. h. l. welcher ein Placat der Herren General Staaten allegiret von 1603. d. 9. April. hieher gehörend.

Die bey uns gewöhnliche Admiralſchafft jetziger Zeit gehet ſo weit nicht, maßen die keinen andern Endzweck hat, als daß die unter ſolchen angenommene Schiffe ſich zuſammen halten, und nach der Convention, unter dem Geleite und Schutz der ihnen zugegebenen Convoye, die Reiſen in möglicher Sicherheit proſequiren mögen; und träget ein jedes

Schiff ſeine eigene Avarie und Avarie groſſ. vig. art. 12. des Admirals-Briefes.

Gleichwie es dann auch in Holland alſo obſerviret wird. Vid. tamen art. 253. der N. Rotterd. Ordon. van See-Rechten: van Waan-Devoir. *Alle de gene, dewelcke deſen angaande in haar Devoir ſullen hebben gemanqueert, ſullen gehouden ſyn te vergoeden de Schade, door haar Waan-Devoir veroorſacket. En ſullen ock komen te verlieſen het Recht tot vergoeding van de Schade, haar ſelfs door den Vyand of Zee-Rovers overgekomen.*

So lange die Stadt ihre eigene Convoyen gehalten iſt die Admiralſchafft unter dem Commando dieſer Stadt Schiffs-Capitaine, oder auch die ſo als Commandeurs nun und dann angenommen, gemacht worden, und werden jetziger Zeit privat Admiralſchafften wenig gebraucht.

dieweil viel Admiralſchafft gemacht 2c.) Es ſcheinet hier etwas ausgelaſſen zu ſeyn; dieweil und wer nun folget zu geſchwind auf einander.

Unterdeſſen bringet eben dieſer Introitus, und die darauf folgende Conſtitution dieſes Articuls mich auf die Gedancken, ob etwa der Legislator auf die general Havarie groſs reflectiret; dann ſoll der, der die Admiralſchafft bricht, den Schaden eines andern von dem Seinigen erſtatten, ex culpa ſua, ſo ſcheinet zu folgen, daß hier einige Erſtattung aus einer gemeinſamen Contribution præſupponiret werde, inſonderheit wann man das alte Statutum mit zu Hülffe ziehet, da es mit dem Loten, wie mit dem Werpegelde zu halten, wovon in præcedenti.

wer

wer die Admiralſchafft bricht) vorſätzlich und muhtwillig, der helffen kan und thuts nicht, welches erwieſen werden muß.

N. Rotterd. Ordon. art. 252. & 253. Alte Admiralſchaft-Ordnung d. 1623. art. 15. Welcher Schiffer gegen den Admiralitäts-Brief handeln würde, deſſen Schiff und Fracht ſoll dafür haften, bis er die verwirckte Straffe entrichtet und bezahlet hat. Dieſe alte Admiralſchaft-Ordnung vid. in adjunct. Supplementi von der Admiralität ſub Lit. A.

darüber) daß er nicht helffen wollen, alſo cauſa cauſati des Unglücks iſt.

genommen) oder verunglücket perinde.

der Schiffer von dem Seinigen) flebile beneficium. Ich ſolte urtheilen, daß wie in præcedenti Schiff und Fracht dafür gehalten; Uber dieſem verliehren die Officirer und Matroſen ihre Monat-Gelder, und ſollen noch als Mein-Eidige geſtrafft werden, die Monat-Gelder der Admiralität eingeliefert, und an diejenigen, die vor andern ſich tapffer gehalten, vertheilet werden. Admirals-Brief art. 11. vid. art. ult. h. l. und Hanſ. S. R. Tit. 3. art. 12.

nach Ermäſſigung willkührlich geſtraffet) auch am Leibe. Hanſ. S. R. Er ſoll es büſſen, an dem er es hat.

Art. 42.

Wann eine Admiralſchafft gemacht iſt/ oder es ſich begebe/ daß einem ein Frey-

Digitized by Google

Beute an Bord käme/ ſo iſt das Volck ſchuldig ſich zu wehren/ bey Verluſt ihrer Häure; da nun jemand darüber/ oder ſonſten auf der Reiſe/ oder wann das Schiff vor Ancker liegt/ zu Schaden käme/ oder gelehmet würde/ der ſoll geheilet/ und gleich Haverey über Schiff und Gut gerechnet werden/ und da er zu ſolcher Unvermögenheit gerahten würde/ daß er die Koſt nicht mehr zu gewinnen wüſte/ ſoll ihm vom Schiff und Gut/ oder auch/ nach Gelegenheit/ von dem See-Fahrenden Armen-Hauſe/ frey Brodt ſein Leben-lang verſchaffet werden.

oder es ſich begebe) loco oder, und es ſich ꝛc.

ſchuldig ſich zu wehren/ bey Verluſt ihrer Häure/) vid. not. ad art. præced. aus dem Admirals-Brief.

ſonſten auf der Reiſe/ oder wann das Schiff vor Ancker lieget/) dieſe ampliation inventiret ſenſum, vid. art. 17. præced. Wird jemand gewundet in des Schiffers Dienſte, den ſoll der Schiffer heilen laſſen auf des Schiffs Koſten.

Keine andere Heilung gehöret in avaria groſs, als bey Gelegenheit um Schiff und Guht zu ſalviren, überkommenen Schadens; darum, wann einer bey Kappung der Maſten und Touen, oder beym Werffen notabel beſchädiget würde, urtheile, daß dieſe Heilung mit in avaria groſs gehöre.

Havarie über Schiff und Guht) iſt Avarie groſs, vor alleg. Placat d. 1563. tit. van Schipbrecking art. 2.

von

von Schiff und Guht) ein Gewiſſes nach Befinden, und auf einmahl, weiln frey Brodt ſich zu weit extendiret, und wir mit Löblichen Stifftungen zu ſolchem Ende verſehen. Alte Admiralſchafft-Ordnung von anno 1623. art. 14. daß demjenigen, welcher ſich tapffer und wohl hält, von der Admiralität eine Verehrung gegeben werden ſoll, und wann er umkähme, ſollen ſeine Wittwe und Kinder ſolche zugenieſſen haben.

Art. 43.

Solte auch beweiſet werden können / daß jemand unter den Schiffs-Kindern / dem Schiffer in ſolcher groſſen Noht nicht hätte helffen noch entſetzen wollen / und das Schiff darüber genommen würde / ſoll ſelbiger auf vorgehende Erkündigung / nach Gelegenheit der Sachen / aus dieſer Stadt und Gebiete verweiſet / oder ſonſten an ſeinem Leibe geſtraffet werden.

verweiſet / und ſonſten am Leibe geſtraffet werden] Hanſ. S. R. Tit. 4. art. 28. Er ſoll offenbahr mit Ruhten auf dem Block gehauet werden.

Art. 44.

Da auch beweiſet würde / daß die Schiffs-Kinder in ſolchem das ihre gethan / und wil-

Digitized by Google

lig geweſen / der Schiffer aber ſolches verſäumet / und nicht fechten wollen; ſoll dem Schiffer nach der Zeit kein Schiff mehr vertrauet werden / beſondern ſoll ſeiner Ehren entſetzet ſeyn / und dieſer Stadt und Gebiete verweiſet werden.

Hanſ. S. R. Tit. 3. art. 12.

ſeiner Ehren entſetzet] als Schiffer, und ſoll für keinen ehrlichen Mann gehalten werden.

Weiln, wie Delicta nautica zu beſtraffen, auch ſonſt das Schiffs-Volck in guter Ordnung zu halten, in dem von E. Hoch-Weiſen Raht durch den Druck publicirten Articuls-Brief umſtändlich determiniret, habe ſolchen in forma in den hier folgenden Beylagen ſub Lit. D. annectiren wollen.

Digitized by Google

Beylagen
zu dieſem
XIV. TITUL
gehörig.

Lit. A.
REGLEMENT
des
Waſſer-Schouts.

I.

Soll der Waſſer-Schout ein Regiſter von allen Seefahrenden Perſohnen halten, zu welchem Ende alle diejenige, ſo zur See zu fahren geneigt, ſich bey denſelben anzugeben, ihre Nahmen anzeichnen zu laſſen, und von ihren Herkommen und Auffenthalt gute Nachricht zu ertheilen ſchuldig ſeyn ſollen.

2.

Soll er demſelben, welcher ſich alſo angegeben, in einem dazu gedruckten Zettel, durch inſeritung ſeines Nahmens, einen Beweiß geben, daß er obgedachter maſſen enregiſtriret ſey, und davor haben 6 ß.

3. Soll

Digitized by Google

3.

Soll kein Schiffer befugt ſeyn, einige Officirer, Matroſen, oder Jungen in Dienſte zu nehmen, es könne dann derſelbe obgedachten Schein vorzeigen, und daß er daneben von dem Waſſer-Schout (welcher allemahl præſent, und bey der Annehmung gefordert werden, und deßwegen von dem Schiffer für jede Perſon 6 ß. genieſſen ſoll) ſeines Wohlverhaltens gute Zeugniß hätte, auch vorhero von niemand anders angenommen wäre, bey Vermeidung der im Stadt-Buch Part. II. Tit. 14. Art. 25. angeſetzten Straffe.

4.

Welche alſo angenommen, ſollen innerhalb 24 Stunden ſich an Bord begeben, daſelbſt mit helffen das Schiff laden oder ballaſten, und ſonſten zum Segeln bereit machen, bey Straffe 1 Monat Gage, und ſo wenig allhie als außerhalb Landes wieder an Land fahren, oder daſelbſt übernachten, ohne ſpecial Conſens des Schiffers, bey Straffe 6 Marck Lübiſch an den Schout, und ſoll der Schiffer innerhalb 24 Stunden denſelben bey dem Schout Nahmkündig machen, bey Straffe 10 Rthlr. für den Schout.

5.

Würde Jemand mit der halben Hauer oder Gage weglauffen, ſoll der Schiffer gehalten ſeyn den Nahmen deſſelben alſofort dem Schout anzumelden, bey Straffe 10 Rthlr. und wann er ertappet wird, nicht allein die Gage dem Schiffer oder Rhedern wieder liefern, ſondern überdem, vermöge art. 13. und 21. Tit. 14. Part. II. Stadt-Buchs geſtraffet werden; im Fall er aber nicht ertappet wird, ſoll der Waſſer-Schout, ſo viel der Matros empfangen, an den Schiffer oder Rhedern von dem Seinigen zuerſtatten ſchuldig ſeyn.

6. Im

6.

Jm Fall einige Quæſtion zwiſchen dem Schiffer und ſeinem Volcke insgemein oder particulier entſtünden, ſollen die Matroſen gegen dem Schiffer keine Scheltworte gebrauchen, oder demſelben ſonſten Ungelegenheit machen, ſondern ſich fort zu dem Waſſer-Schout begeben, und ſoll derſelbe, wann er Gegentheil einen Tag vorher citiren laſſen, mit Klägern zum Richter gehen, und daſelbſt die Deciſion erwarten.

7.

Was nun daſelbſt decidiret, und nicht über 10 Rthlr. ſich erſtrecket (dann von Sachen höher Summen nach der Admiralität appelliret werden kan) ſoll der Waſſer-Schout zur Execution bringen nach dieſer Stadt Rechten.

8.

Wird der Waſſer-Schout geauthoriſiret in Criminal-Sachen zu Waſſer oder Lande unter Schiffer und Matroſen vorfallende, die Schuldige zu apprehendiren und in des Richters Händen zu liefern.

9.

Zu Unterhaltung des Waſſer-Schouts ſollen alle Coopvardie-Schiffe, keine ausgenommen, die allhie zu dieſer Stadt kommen zu löſchen, für jeder Reiſe an denſelben bezahlen, als:

Ein Schiff von 50 Laſten und darüber .	30 fl.
Ein Schiff von 25 bis 50 Laſten . .	15 fl.
Ein Schiff von Weſten, von der Capo Finis Terræ, oder Norden Hitland . . .	3 Marck.
Ferner ſoll der Waſſer-Schout für jeden Atriculs-Brief zu machen, auf die Schiffe von 15 à 20 Mann	1 Marck.
von 20 à 30 Mann	2 Marck.
von 30 à 50 Mann . . .	3 Marck.

zu genieſſen haben

10.

Soll er zu ſeinem Dienſt zwey Diener haben, welche von ihm ſollen ſalariret, von der Admiralität aber angenommen und authoriſiret werden. Concluſum in Senatu, publicatumq; ſub Signeto d. 31. Aug. 1691.

Lit. B.

Eyd des Waſſer-Schouts.

Ich lobe und ſchwehre zu GOtt dem Allmächtigen, daß Ich E. E. Raht und der Löblichen Admiralität will getreu und gehorſam ſeyn, und in dem, wozu mich das Reglement verweiſet, in meinem Ambte und Verrichtung mich getreu verhalten; auch an demjenigen, was mir darin zur Bezahlung zugeleget, vergnügen, und darüber niemand beſchwehren will. S. W. M. G. H.

Lit. C.

Eyd des Waſſer-Schouts Knecht.

Ich lobe und ſchwehre zu GOtt dem Allmächtigen, daß Ich E. E. Raht und der Löblichen Admiralität dieſer Stadt will treu, wie auch, daß Ich dem mir vorgeſetzten Waſſer-Schout gehorſam ſeyn, und was derſelbe mir anbefehlen wird allewege getreu und unweigerlich nachkommen will. S. W. M. G. H.

Lit. D.

Digitized by Google

Lit. D.

Revidirter
ARTICULS - Brief.

Nachdem alles durch dienſahme Verordnunge und Diſciplin zum guten Ende zu befodern: So haben wir Bürgermeiſter und Raht der Stadt Hamburg nachfolgende Articulen beliebet, und darauf unſern Commandeur, Lieutenant, Unter-Commandeur, Officierern, Soldaten, und gemeinen Boots-Geſellen, die von uns in Dienſten angenommen ſeyn, ernſtlich hiermit befehlen wollen, daß ſie alle dieſe Articul beſchweren, ſtricte halten und unterlaſſen ſollen, bey denen darin enthaltenen Straffen.

Art. 1.

Es hat das General-Commando der Commandeur, und nach ihm ſein Lieutenant, ſo wohl über die Matroſen als Soldaten; und nach ihnen der Unter-Commandeur, jedoch über die Soldaten allein; und ſollen ſie in ſolcher Ordnung einander zu pariren ſchuldig und nachgeſetzet ſeyn: Solte auch einer oder ander von ihnen zu ſterben kommen, oder im Gefechte bleiben, ſollen die ein oder andere nachgeſetzte in ihrer Ordnung auftreten, und alſo einander in officio folgen, jedoch, daß der Unter-Commandeur auf allen Fall weiter nicht, als über ſeine ihm untergebene Soldaten gebieten ſoll.

2.

Wer nun in ſolcher Ordnung zu commandiren hat, der ſoll alle Morgen und Abend auf ſeinem Schiff zu GOTT dem Allmächtigen ſein Gebet thun, und ſoll ſich ein Jeder darzu zu beſtimmter Zeit bereit halten, bey Straffe 4 ß. für

die erſte Reiſe, die ander Reiſe 8 ß. und die dritte Reiſe, bey Setzung in die Boye auf Waſſer und Brodt.

3.

Ein Jeglicher, der ſich im Leſen Göttliches Worts, oder unter dem Gebete mit Lachen, Plaudern, oder ſonſten ungebärdig und ungebührlich bezeiget, ſoll für die Maſt geſtellet, und von ſeinem Quartier geleerſet werden, auch darüber dem Provoß 6 ß. verbrochen haben.

4.

Niemand ſoll den Nahmen des HERRN unnützlich führen, noch dabey ſchweren: Solte einer dawider handeln, der ſoll an die Maſt geſtellet, und von ſeinem Quartier geleerſet werden, und darüber 2 ß. an die Armen verbrochen haben.

5.

Sollen ſie insgeſambt, und ein Jeder abſonderlich gehalten ſeyn, E. Hochw. Raht, und dieſer Stadt, dann auch dem Commandeur getreulich zu dienen, zu gehorchen, und allem nachzukommen, was ihnen von ſelbigem befohlen werden möchte, ſollen auch allezeit bereit und willig ſeyn auf allen Tochten und Wachten, und nicht aus dem Dienſt treten mögen, bey ernſter willkührlicher Geld-Buße, auch nach Befindung Leib- und Lebens-Straffe.

6.

Es ſoll Niemand ſich unterſtehen, dem Provos oder ſeinem Diener, ſo auf dem Schiffe beſtellet, einiger Geſtalt zu reſiſtiren, oder in Verrichtung ſeines Ambts zu widerſtehen, ſchlagen oder dräuen, ſondern ſoll demſelben in Vollenziehung ſeines Ambts (wann es die Noht erheiſchete, und er dazu gefodert würde) beyſtehen, und die Verbrechere fangen

Digitized by Google

gen und ſtraffen helffen, bey Pœn der Setzung in die Boye auf Waſſer und Brodt, und Erwartung ferner E. E. Hoch-Weiſen Rahts ſchwerer Geld- und nach Befindung Leibes-Straffe.

7.

Die Schiffer/ Lieutenants, Steuer-Leute, Officierer, Soldaten und Boots-Geſellen, ſollen auch dem Capitain Gehorſam bezeigen, ſollen auch denſelben nicht verlaſſen, noch davon ſcheiden, ohne Erlaubniß ihres Capitains, bey Setzung in die Boye auf Waſſer und Brodt, und Erwartung fernerer E. E. Rahts ſchwerer Geld- und Leibes-Straffe.

8.

Es ſoll ſich niemand gelüſten laſſen, ſeinem Capitain oder deſſen gecommittirten einigen Gewalt und Uberlaſt, mit Dräuungen oder ſonſten anzuthun, bey Leibes-Straffe.

9.

Und ſollen die Capitaine, Officierer und alle andere Boots-Geſellen, ſo ſich in Dienſt begeben, dieſer Stadt zu dienen gehalten ſeyn, ſo lange es E. E. Hochw. Raht belieben wird, ſollen auch ihre Dienſte, ehe und bevor ihnen die Paßporte ertheilet, nicht verlaſſen, bey Leibes-Straffe.

10.

Es ſollen die Monat-Gelder und Koſt-Pfenninge ſo wohl für den Capitain, als Officierern und Matroſen angehen, ſo bald ſie zu Wittenbergen auf die Schiffe geſetzet und gemunſtert worden; und ſich endigen, ſo bald die Schiffe nach vollendeter Reiſe zu Wittenbergen vor Ancker gekommen.

11.

So Jemand, er ſey Seefahrender oder Soldat, ſeinen Eyd abgeleget, oder Geld empfangen hätte, oder dem Capitain

tain oder deſſen Lieutenant nach geendigter Reiſe wäre ernennet worden, beym Schiffe zu bleiben, um daſſelbe ferner aufzubringen, gegen Erſtattung ſeiner bereits lauffenden Monats-Geldern für die übrigen Tagen; Er aber ſonder Paßport weglieffe, oder ohne Erlaubniß des Capitains aus dem Schiffe gienge, der ſol einen Monat Sold verwürcket haben, an ſeinem Leibe geſtraffet, oder ihm als einem Schelm nachgeſchrieben werden.

12.

Alle diejenige, ſo in Sold genommen worden, ſollen über ihre Gage ihre Speiſe und Getränck haben, und ſol ihnen ſolches von dem Capitain in ſolcher Manier, wie auf Orlog-Schiffen gewöhnlich, geſchaffet werden, und ſol kein Officier, Bots-Geſell oder Soldat, wegen Victualien oder Mund-Koſt dem Bouteiller oder Koch einige Uberlaſt thun mögen, bey Straffe der Boye, darin er 8 Tage auf Waſſer und Brodt geſetzt werden ſol.

13.

So jemand ohne Uhrlaub an Land gienge, oder deſſen Quartier es nicht geweſen iſt, derſelbe ſoll, wenn er an Bord kommt, und die Mahlzeit geſchehen iſt, keine Speiſe oder Tranck fodern dürffen, und noch darüber 1 Marck Lübiſch verbrochen haben, die eine Helfte zu Behuef der Armen, und die andere Helfte zu Profit des Provoſſes, oder ſoll auch ſonſten nach Belieb ung des Capitains geſtrafft werden. So aber jemand ohne expreſſe Erlaubnüß des Capitains, nach beſetzter Wacht an Bord käme, der ſoll über willkührliche Straff noch vierzehen Tage in die Eiſen geſetzet werden, würde auch jemand des Abends ſich nicht wieder an Bord einſtellen, ſondern die gantze Nacht ausbleiben, derſelbe ſoll gekiehlt werden.

14. Es

14.

Es ſoll ein jeglicher vor ſein Ambt und Verrichtung antworten, als nemlich die Schiffer und Steuer-Leute vor demjenigen, ſo ihr Schiff angehet, die Conſtapels vor das Geſchütz, Kraut, Loht, und ſo fortan, ein jeglicher vor das Seine, und ſo etwann durch ihre Verſäumniß und Unwilligkeit einiger Schade geſchehe, oder einige Gühter verlohren, oder unnützlich verthan würden, ſelbige ſollen nach Æſtimation der Admiralität dieſelben zu beſſern und zu bezahlen ſchuldig ſeyn, und ſoll überdem ein jeder, dem die Aufſicht und Bewahrung einiger Schiffs-Nohtdurft befohlen iſt, ſeinem Capitain, wann er zu Hauſe kommt, von allem, ſo er empfangen, und wo es geblieben, behörliche Rechnung, Rede und Antwort zu geben, und was davon noch übrig iſt, auszuliefern; Auch der Schreiber fort nach vollendeter Reiſe ein richtiges Journal von dem, was auf der Reiſe vorgefallen, und der Bottelier wie viel Mann jeden Tag vor gethaner Munſterung geſpeiſet worden, und ſonſt alle Woche, wenn das Schiff hier lieget, eine richtige Deſignation heraus zu geben ſchuldig und gehalten ſeyn. Mit der Verwarnung, daß keiner ſeine Beſoldung weder zum gantzen noch halben Theil bekommen ſoll, er habe dann ſolches nach Verordnung ausgehändiget, und von allem behörliche Antwort gegeben.

15.

Kein Officirer, Conſtabel, Boots-Geſell, oder andere ſollen ihm unterſtehen, einig Kraut, Loht, oder andere Kriegs-Ammuntion, zu verſtecken, zu verkauffen, oder an Land zu bringen, es ſey in Tonnen, Hörner, Kleider, oder anders worinn, bey Leib- und Lebens-Straffe.

16. Keiner

16.

Keiner ſoll ihm unterſtehen, einige Inſtrumenten des Conſtabels oder Zimmermanns zu verlegen, zu verwerffen, oder von abhanden zu bringen, oder ſoll nach Beſchaffenheit der Sachen unausbleiblich geſtraffet werden.

17.

Die Zimmer-Leute, die ſich auf das Convoy-Schiff begeben, ſollen gehalten ſeyn, daſſelbe zu zimmern, zu calefatern und dichte zu halten, und alles an demſelben zu repariren, ſo viel in ihrem Vermögen iſt.

18.

Alle Conſtabel und Maſt-Klämmer ſollen ſchuldig ſeyn, ihr Quartier zu beſtellen, zu wachen, zu Rohr zu gehen, in das Boht zu fallen, ihre Kordeel, die Schote und Halſen wahrzunehmen und zu regieren, bey Straffe dreymahl von der Rahe zu fallen.

19.

Wann der Quartiermeiſter rufft: Fall, fall, um in das Boht zu fallen, und Jemand ſolches nicht thut, ſo ſol man denſelben in die Boye ſetzen auf Waſſer und Brodt, und ſol er überdem 6 ß. an den Provoß verfallen ſeyn.

20.

Niemand ſol ſich unterſtehen, nachdem die Wache umgeſchlagen und beſetzet iſt, einige frembde Sprache zu ſprechen, zu halten, klappern, Feuer-Zeichen oder einig Gerücht oder Alarm zu machen, es wäre dann, daß expreſſe von dem Feind einig Unraht vermercket würde; bey Leibes-Straffe.

21. Niemand

21.

Niemand ſoll ſich unterſtehen aufzubleiben, nachdem die Wacht geſchlagen, ſondern ſoll zur Stund in ſein Quartier gehen, oder dafür 4 Tage auf Waſſer und Brodt in der Boye ſitzen.

22.

Niemand ſol ſich unterfangen, einige Meuterey anzurichten, an Land, oder binnen Schiffs-Bord, es ſey um was Urſach es wolle, bey Leib- und Lebens-Straffe, nach Befindung der Sachen; und ſo Jemand von ſolcher Vergadderung oder Zuſammenrottung ſolte vernehmen, oder von Jemand dazu angeſprochen werden, um darin zu willigen, derſelbe ſoll ſchuldig ſeyn, es alſofort dem Capitain kund zu thun, bey Leibes-Straffe.

23.

Niemand ſoll ſich unterſtehen, einige Briefe zu empfangen, oder auszugeben, oder zu verſenden, bey Pœn des Henckens, es ſey dann in Gegenwart des Capitains.

24.

Die Quartier-Meiſter mit ihrem Quartiers-Volck ſollen gehalten ſeyn, ſo wohl bey Tage als bey Nacht oben zu ſeyn, und Wacht zu halten, bey Straffe gekiehlt zu werden.

25.

Die Quartier-Meiſter ſollen gehalten ſeyn, oben zu kommen, wann das Volck geſpeiſet wird, einem jeden ſeine Koſt zuzutragen, und acht darauf zu geben, daß nichts verlohren gehe: Und die Victualie, ſo überbleibet, ſollen ſie wieder nehmen, und in die Speiſe-Kammer liefern, auch nicht eher hinunter gehen, ehe all das Volck abgeſpeiſet iſt, bey Straffe dreymahl von der Rahe zu fallen.

Digitized by Google

26.

Es ſoll ſich niemand unterſtehen von ſeiner Wacht zu gehen, ehe und bevorn ein anderer in ſeine Stelle wieder gekommen iſt, bey Straffe dreymahl unter dem Kiehl durchgezogen und von allem Schiffs-Volck geleerſt zu werden.

27.

So Jemand auf ſeiner Wache ſchlafend befunden würde, der ſoll dreymahl gekiehlt, und von allem Schiffs-Volck geleerſet werden.

28.

So Jemand die Klocke oder Cyffiet verſchliefe, derſelbe ſoll zum erſten mahl nach Beliebung des Capitains und Officierer geſtrafft, zum andern mahl von allen Schiffs-Völckern geleerſt, und zum dritten mahl unter dem Kiehl durchgezogen werden.

29.

Wann die Trommel geſchlagen wird, um zu Seegel zu gehen, ſoll ein Jeder ſich zu Schiffe begeben, die Schiffe aus dem Haven auf den Strohm zu helffen, bey Straffe, daß wer ſich alsdann nicht einſtellet, ohne daß er aus wichtigen Urſachen von ſeinem Capitain Uhrlaub erlanget hat, derſelbe ſoll dreymahl von der Rahe fallen, und darüber noch ein Marck Lübiſch bezahlen, wovon zwey drittheil den Armen, und das andere drittheil dem Provos heimfallen ſoll; und wird dem Provos befohlen, ſolches wohl zu beobachten, damit ſolche Geld-Buſſe bey der Abzahlung abgezogen werden möge.

30.

Wann etwa in den Haven, oder auf den Ströhmen einige Schiffs-Arbeit zu verrichten ſeyn mögte, als Victualie, und

und andere benöhtigte Sachen einzuladen: So ſollen diejenige, ſo dazu verordnet ſeyn mögten, demſelben alſo nachkommen, bey Straffe, daß derjenige, ſo darin mangelhaft befunden werden ſolte, dreymahl von der Rahe fallen, und darüber jedes mahl noch zwölf ß. verbrochen haben ſolle, wervon die $\frac{2}{3}$ part den Armen, und das andere dritte part dem Provoß heimfallen ſollen.

31.

Es ſoll auch ein jeder gehalten ſeyn, bey Zeit zu Schiffe zu gehen, wann die Schiffe ausſegeln, bey Straffe, daß derjenige, ſo ſein Schiff abſegeln läſſet, dreymahl unter dem Kiehl durchgeholet werden ſolle, und welche alſo ausbleiben, ſolche ſoll der Capitain gehalten ſeyn, bey ſeiner Wiederheimkunft der Admiralität zu gebührender Beſtraffung anzumelden.

32.

Wann das Boht mit einigen Volcke abgehet, um Proviant, oder ſonſten etwas zu holen, oder wohin geſandt worden, ſoll ſich niemand gelüſten laſſen, davon an Land oder anderswo zu bleiben, ſondern ein jeder ſoll gehalten ſeyn, im Wiederkehren mit dem Boht an Bord zu kommen, bey Straffe 8 Tage in die Boyen auf Brodt und Waſſer zu ſitzen: Solte er aber eine Nacht über an Land bleiben, ſoll er dreymahl von der Rahe fallen, und von allem Schiffs-Volcke geleerſt werden.

33.

Wann jemand von ſeinem Capitain oder Commandeur an Land oder an einige andere Schiffe geſandt würde, ſoll er nicht länger ausbleiben, als ihm befohlen worden, es ſey denn, daß er merckliche und gnugſahme Entſchuldigung dar-

Digitized by Google

zu habe, bey Straffe dreymahl von der Rahe zu fallen, und von einem Quartier Volcks geleerſt zu werden.

34.

Es ſoll ſich niemand gelüſten laſſen, einem Hauß-Mann, Bürger, oder einigen andern Gewalt zu thun, zu ſchlagen, oder ſie ihrer Gühter zu berauben, bey Leibes-Straffe.

35.

Die Capitaine, Officirer, Bohts-Volck, und Soldaten, ſollen keine Zänckerey gegen einander anſtifften, bey Pœn von dem Commandeur nach Willkühr und Gelegenheit der Sache geſtrafft zu werden.

36.

Damit man auch allen Zanck, ſo durch Dobbeln und Spielen entſtehet, verwehren möge, ſoll ſich niemand unterſtehen, einige Würffel, Karten, oder dergleichen Inſtrumenten von Teuſcherenen an Bord zu bringen ohne expreſſen Conſens des Capitains, bey willkührlicher Straffe.

37.

So jemand aus böſem Sinne mit der Fauſt, Stöcken oder Tauen um ſich zu ſchlagen ſich unterſtehen ſolte, derſelbe ſoll dreymahl von der Rahe fallen, und von einem Quartier Volck geleerſet werden.

38.

So jemand binnen Schiffs-Bord im böſen Muhte ein Meſſer zuckte, ob er ſchon keinen Schaden damit thäte, ſoll er mit einem Brodt-Meſſer durch die Hand an die Maſt geſtochen werden, und daran bleiben, biß er daſſelbe durchtrecket.

39.

So jemand einen andern ſeiner Mitt-Geſellen verwundete, es ſey im Schiffe oder an Land, derſelbe ſoll dreymal gekielt werden, und die Unkoſten neben dem Barbier-Lohn bezahlen.

40.

So jemand binnen Schiffs-Bord wider beſchehenes Friedens-Gebot handelte, derſelbe ſoll ernſtlich und willkührlich geſtraffet werden.

41.

So einer den andern todt ſtäche oder ſchlüge, ſoll derſelbige in Eiſen geſetzet, und mit anhero zur verdienten Straffe gebracht werden.

42.

Es ſoll ſich niemand gelüſten laſſen, oder unterwinden binnen Schiffs-Bord mit einigen Feuer, Lichte oder dergleichen zu gehen und zu lauffen, ausgenommen diejenige, ſo von dem Capitain dazu verordnet ſeyn, bey willkührlicher Straffe.

43.

Damit man auch für Feuers-Gefahr und Brandt, ſo auf den Schiffen entſtehen möchte, ſich deſto beßer fürſehen möge, ſo ſoll niemand erlaubt ſeyn, Feuer binnen Schiffs-Bord zu machen; und wird allen Bohts-Leuten, und allen andern gebohten, daß ſich niemand unterſtehen ſoll, einige Bult-Säcke, mit Heu oder Kaff gefüllet, oder auch einige Kiſten und Schloß-Tonnen zu haben, noch ihre Frauen zu Schiffe zu bringen; es geſchehe dann mit ausdrücklicher Bewilligung des Capitains, bey Verluſt eines Monaht Soldes.

Digitized by Google

44.

Es ſoll auch niemand ſich unterſtehen im Cabel-Raum Toback zu trincken, oder bey Abend-Zeiten mit Licht oder mit Lunten darinn zu gehen, bey Pœn von dem Capitain darüber geſtrafft zu werden.

45.

Im Fall jemand in Schiffs-Arbeit, oder durch Orlog im Schiffe gequetſchet oder geſchoßen würde, derſelbe ſoll auf gemeiner Stadt Koſten geheilet werden, und gleichwohl ſeinen vollen Sold noch darzu empfangen. Solte er auch an ſeinem Leibe oder ſeinen Gliedern alſo gequetſchet werden, daß er ſeine Koſt ferner zu verdienen untauglich, ſoll er deswegen nach Befindung und Stadt-Buch angeſehen, und ihm begegnet werden.

46.

Alle diejenige, ſo E. E. Rahts Sold empfangen, um auf dieſem Convoy-Schiff zu fahren, ſollen unter Deroſelben freyen Commando ſtehen, und gehalten ſeyn, mit dem Schiffe zu ſegeln, wohin es geordiniret wird, es ſey für eine oder mehrere Reiſen. Auch da einer oder der andere commandiret würde, von dieſem auf ein ander Schiff zu gehen, ſollen der oder dieſelbe ohne einige Wiederrede darin zu pariren und zu gehorchen ſchuldig ſeyn; ſolte nun Jemand ſich hierinnen widerſpänſtig bezeigen, oder auch nicht fechten wollen, wann es die Noht erfodert, der ſoll am Leben geſtraffet werden.

47.

Niemand ſoll ſich unterwinden einig Geſchütz abzuſchieſſen, zu handthieren, noch in die Kraut-Kammer zu kommen, denn allein der Conſtapel, und ſothane Perſohnen, ſo ihme zur Hülffe verordnet ſeyn, bey Straffe dreymahl unter dem Kiehl

Kiehl durchgezogen zu werden, und ſoll überdem noch einen Monat Sold verbrochen haben.

48.

Die Köche ſollen ſchuldig ſeyn, das Fett und Schmaltz, ſo von dem Fleiſche kommt (woferne es genoſſen werden kan) in die Suppen zu kochen, das unreine aber zu des Schiffs Unterhaltung anzuwenden, und nichts davon zu ihrem Profit hinterhalten, bey willkührlicher Straffe.

49.

Niemand ſoll das Bier unnützlich weggieſſen, oder einige Victualien über Bord werffen, an Land bringen oder verkauffen, bey Leibes-Straffe.

50.

Es ſoll auch niemand ſich unterſtehen, denen Gefangenen, ſo in die Eiſen geſetzet ſeyn, einige Speiſe oder Tranck zu geben, bey Straffe der Verbrechung ein Monat Sold, und noch darüber in die Eiſen geſetzet, und acht Tage lang mit Waſſer und Brodt geſpeiſet zu werden.

51.

Auch ſoll ſich niemand gelüſten laſſen, von der Schüſſel, woraus er eſſen ſoll, aufzuſtehen, und bey einer andern zum Eſſen ſich nieder zu ſetzen, einige Speiſe zu nehmen, und weg zu ſtecken, bey unausbleiblicher Straffe, ſo zu des Capitains und Officierer Beliebung geſtellet wird.

52.

Es ſoll Niemand einige Speiſe oder Tranck mit Gewalt aus der Bottelerie hohlen, oder Raht und That dazu geben, bey Straffe dreymahl gekiehlt, und von allem Schiffs-Volck geleerſt zu werden.

53. Die

53.

Die Bottelliers auf dem Schiffe ſollen keine ledige Fäſſer, weder groſſe noch kleine zu ihrem Profit haben, ſondern ſollen dieſelbige zu bewahren ſchuldig ſeyn, zu Behuef derjenigen, ſo die Victualie anvertrauet, bey willkührlicher Straffe.

54.

Es ſoll Niemand, er ſey wer er wolle, ſich unterſtehen, einige Weibes-Perſohn ins Schiff zu bringen, um ſelbige den Tag oder die Nacht über bey ſich zu behalten, oder ſonſten unehrlich zu handeln, bey Straffe der Verböhrung eines Monats Sold, ſoll auch ſonſten ferner nach Gelegenheit der Sachen geſtraffet werden.

55.

So einer dem andern einig Geld ſtöhle, ſo den Wehrt von 6 ß. übertreffe, ſoll er daſſelbe doppelt wieder geben; würde er zum andern mahl darauf befunden, ſoll er gekiehlt, und daferne es mehr geſchehe, am Leibe geſtraffet werden.

56.

Es ſoll ſich auch gleichfals niemand unterſtehen, in einige, ſo Kauffardey- als andere Schiffe, überzugehen, es ſey dann, daß er von dem Capitain expreſſe Ordre dazu habe, und dazu von ihm befehliget worden ſey, ſie ſollen auch auf ſothanen Schiffen mit ſchlagen, werffen, quetſchen, übel tractiren, oder etwas daraus zu nehmen, keine Gewalt thun, oder nach Befindung dafür willkührlich geſtrafft werden.

57.

Es ſoll auch niemand ſich unterſtehen, einig Gewehr zu verſetzen, verkauffen, oder zu entfrembden, bey Verböhrung eines Monats Sold dieſer Stadt zum beſten, für das erſtemahl,

mahl, und für das andermahl bey Straffe an Land geſetzet zu werden ohne Paßbort.

58.

So ſoll auch niemand ſich unterſtehen, ohne Conſens des Capitains, oder in deſſen Abweſen, ſeines Lieutenants, mit Gewehr an Land zu gehen, bey Straffe die erſte Reiſe, von der Rahe zu fallen, und das andere mahl nicht allein von der Rahe zu fallen, ſondern auch darüber einen Monat Sold verböhret zu haben, zur Stadt beſten.

59.

Niemand ſoll auf dem Schiffe einigen Toback oder Brandtewein verkauffen, viel weniger einer dem andern einig Geld leihen dürffen, bey willkührlicher Straffe, und ſoll über ſolche Schulden kein Recht geſprochen, noch das geliehene Geld wieder bezahlet werden.

60.

Weiln auch öfters an einigen Matroſen, die ſich in dem Convoye-Dienſt begeben, befunden wird, daß ſie in Verrichtung des Schiffes-Dienſtes unerfahren und gantz untüchtig ſind, dennoch denen erfahrnen und geübten Seefahrenden Leuten gleich das volle Monat-Geld genieſſen wollen; hierinnen aber billig Unterſcheid zu machen: als ſoll hinführo auf der Reiſe von dem Schiffer, Steuer- und Haupt-Bohts-Mann gute Aufmerckung genommen werden, wer in ſeinen anbefohlenen Schiffs-Dienſten gute Verrichtung leiſten könne oder nicht, und ſollen dieſelbe fort nach geendigter Reiſe eine richtige Deſignation der unerfahrnen Bohts-Leute, unter des Capitains Hand, heraus zu geben ſchuldig ſeyn, nach welcher Liſta allen ſolchen Matroſen ihr verdientes Monat-Geld oder Sold berechnet und gezahlet werden ſoll.

61.

Alle Bohts-Geſellen, Soldaten, oder andere, die ſich in E. E. Rahts Dienſten auf dieſes Convoy-Schiff begeben, und bey Verleſ- und Beſchwerung dieſer Articulen nicht gegenwärtig geweſen, ſondern nachgehends ſich in Dienſten eingelaſſen und Geld genommen, ſollen nicht weniger an dieſe vorgeſchriebene Articulen mit Eiden verpflichtet und verbunden bleiben, als wann ſie bey Beſchwerung dieſes gegenwärtig geweſen wären.

Vorgedachte Articulen und Ordnung alſo vollenkömmlich zu obſerviren, getreulich nachzukommen, und zu unterhalten, ſo viel dieſelbe einem jeglichen angehen, ſollen der Commandeur, Lieutenant, Unter-Commandeur, Schiffer, Officier, Soldaten, Bohts-Geſellen, und alle andere, die ſich in Dienſten dieſes Convoy-Schiffs begeben, ſich verbinden, und darauf behörlichen Eyd thun.

Nota: Daß bey der Munſterung von dem Admiralitäts-Knecht dieſer Articuls-Brief verleſen, und darauf von dem Convoy-Herrn das Schiffs-Volck in Eyd und Pflicht genommen wird.

Digitized by Google

Lit. E.

ADMIRALS-und Sein-Brief,

oder

Ordnung der Admiralſchafft und Wahrzeichen/ ſo gehalten und obſerviret werden ſollen von den Convoy- und Kauffardey-Schiffen/ ſo nacher

zu ſegeln angenommen ſeyn/ und gehen werden.

Anno 1712. durch den Druck publiciret.

I.

Wir unterſchriebene / Capitaine und Schiffere/ geloben und verpflichten uns hiemit und Krafft dieſes, mit dem erſten bequemen Winde, den uns GOtt geben wird, von der Elbe ab in See zu gehen, um nacher

zu ſegeln, und zwar ein Jeder nach dem Ort, dahin er gedeſtiniret iſt; unter dem Geleite der Stadt Hamburg Orlog- und Convoy-Schiffen, auch auf währender Reiſe die nachgeſetzte Articulen und Wahrzeichen der beliebten Admiralſchafft zu unterhalten und denenſelben nachzukommen, bey denen darinn geſpecificirten Straffen. Und wollen für Commandeur der Flotte erkennen

2.

Bey Nacht-Zeiten ſoll das Feuer von dem beſagten Commandeur geführet werden: Und ſoll kein Schiff von der Flotte Macht haben, deſſelben Schiff vorbey zu ſegeln, bey Straffe 15 Marck jedes mahl, ſo oft er darwider handele, zu geben. Hingegen ſoll der Commandeur ſeine Segel dergeſtalt vermindern, daß die unbeſegelſte Schiffe bequemlich bey der Flotte bleiben können.

3.

Im Fall es ſich zutrüge, daß einer von der Admiralſchafft, Maſt, Rae, Ruder oder Segel verlöhre, oder ihm eine Lecke oder andere Verhinderung zuſtieſſe; So ſoll derſelbe bey Tag einen Schuß thun, und ein Roll-Tuch oder Bonnet von der Maſt wehen laſſen: Bey Nacht aber drey Feuer über einander in ſeine Wand, da ſie von den andern Schiffen am beſten geſehen werden können, hencken: Auf welche Noht-Zeichen dann die andere Schiffe, ſo bald ſie es gewahr werden, des Nachts auch Feuer in ihre Wand hängen, und mit einander nach dem Manne zulauffen ſollen, um demſelben alle mögliche Hülffe zu leiſten, und nicht von ihm ſcheiden, bis ſie ihn in einen guten Haven gebracht, wo es thunlich iſt: Bey Pœn daß ein jedes Schiff, ſo dieſem nicht nachkommen würde, 250 Marck-Lübiſch verbrochen haben ſolle.

4.

Wann dann ſothane Schiffe in ſichere Haven außerhalb Landes in ſalvo gebracht ſind, oder es ſich mit einigen Schiffen, ſo unter dieſe Admiralſchafften gehören, zutrüge, daß ſie in einigen Haven oder Rhede an Grund kämen, oder ihnen ſonſten einiger Schade und Verhinderung zuſtieſſe: So ſollen

ſollen alle andere Schiffe ſchuldig und gehalten ſeyn, denen Nohtleidenden alle mögliche Hülffe zu leiſten, und zum wenigſten vier und zwantzig Stunden nach ihnen zu warten, um ihren Schaden zu beſſern, oder ſie vom Grund zu helffen, bey gleicher Straffe von 250 Marck-Lübiſch, welche jeder übertretender Schiffer zu bezahlen ſchuldig ſeyn ſoll.

5.

Der Commandeur ſoll ſich allezeit nach dem unbeſegelſten Schiffe von der Flotte reguliren; imgleichen auch, der das Feuer führet, und ſollen alle andere Schiffe gehalten ſeyn, alle Abend und Morgen hinter ihm zu lauffen, und auch nach dem letzten Mann, bey Straffe 15 Marck-Lübiſch; Es ſey dann Sache, daß die Flotte auf Leger-Wall beſetzet wäre, in welchem Fall die in der Lohwerts liegende Schiffe ihr Beſtes ſuchen mögen. Jedoch, daß ſie die in der Lee liegende nicht verlaſſen, oder ſich von der Flotte theilen, ſondern, wann ſie frey von Gefahr ſeyn, dieſelbe mit kleinen Segeln einwarten, damit die Flotte bey einander bleibe.

6.

Wann der Commandeur oder Feuermann es gerahten findet zu wenden, oder den Cours bey Nacht zu verändern; ſo ſoll er gehalten ſeyn, Schuß zu thun, und zwey Feuer bey einander zu ſetzen.

Bey neblichtem Wetter aber ſoll er zween Schüſſe kurtz nach einander thun, und alle andere Schiffe bey Nacht ein Feuer anſtecken, und mit wenden, auf daß einer vor dem andern ſich hüten möge, bey Straffe 25 Marck-Lübiſch. Damit auch der eine dem andern bey neblichtem Wetter nicht an Bord komme, oder Schaden zufüge, und damit ſie auch

 beſſer

beſſer bey einander bleiben mögen; ſoll man auf allen Schiffen in ſolcher Gelegenheit ſtetig die Trommel und Trompete rühren, und ſoll der eine auf den andern Achtung haben, damit ſie mögen beyſammen bleiben,

7.

Der unter der Flotte einige frembde Schiffe verſpühret, ſoll zum Zeichen von Unraht bey Tage einen Schuß thun, und ſein groß Maſt-Segel einmahl auf- und niederhohlen: Bey Nacht-Zeit ſoll er imgleichen einen Schuß thun, und ein Feuer aufſtecken, darauf es der Commandeur alſobald auf die Lehe werffen ſoll, und ſo lange alſo verbleiben, bis alle Schiffe bey ihm ſeyn: Bey Nacht aber ſoll er die Segel mindern,

thun, und zwey Feuer aufſtecken, darauf alle Schiffe ſich dicht bey einander fügen ſollen, um in ſolcher Ordre dem Commandeur zu folgen, bey Straffe 100 Marck Lübiſch.

8.

So Jemand durch Sturm, Nebel, oder ſonſten, von der Flotte zu irren käme, und darnach die Flotte, oder einige Schiffe von derſelben anſichtig, oder auch von der Flotte ſelbſt geſehen würde, ſo ſoll das nechſte Schiff von der Flotte, wann es Lofwerts von ſolchem abgeirreten Schiffe oder Schiffen iſt, zu einem Zeichen die Focke dichte aufgyen, und das groſſe Maſt-Seegel lauffen laſſen: Darauf das abgeirrete Schiff oder Schiffe wieder desgleichen thun ſollen. Welche Zeichen, wann ſie geſchehen ſeyn, ſoll man allen möglichſten Fleiß anwenden, ſolch abgeirretes Schiff oder Schiffe wieder bey die Flotte zu kriegen: Jedoch ſoll ſolch abgeirretes

Digitized by Google

retes Schiff, wann es wieder bey die Flotte kommt, dasjenige Schiff, ſo an ihm kommt, und zweifelhaft ſeyn mögte, anruffen: Hola!
und der andere darauf antworten:

9.

Solten ſie durch Sturm und Ungewitter oder ſonſten in der von einander kommen, ſollen ſie einander und zwar in den Haven einwachten,

10.

Wann die Flotte irgends auf einer Rhede oder in einem Haven zu liegen käme, und der Commandeur nach genommenen Advis des Schiff-Rahts, es gut befunden zu Segel zu gehen, ſoll er vorher, ehe er ſein Ancker rühret, einen Schuß thun, ſein Beſan los machen, und die blaue Flagge wehen laſſen, damit alle Schiffe Zeit haben mögen, ihre Ancker aufzuwinden und Segel zu machen. Es ſoll aber niemand eher ſeinen Cours gehen, bis daß der letzte Mann unter Segel iſt, bey Straffe 25 Marck. Und ſollen alle Capitains und Schiffer ſich nach genommener Reſolution von dem Schiffs-Raht fertig halten, um auf das Zeichen, ſo von dem Commandeur gegeben wird, zu Segel zu gehen, bey Straffe 100 Marck-Lübiſch.

11.

So es ſich begebe, daß einige Raub-Schiffe, oder ſonſt eine andere Macht von conſiderablen Schiffen verſpühret würden, ſoll die gantze Flotte ſich bey einander verfügen, und ſich

ſich in Poſitur und Defenſion ſtellen, und Schlagfertig machen, auch in der That, im Fall ſie angerennet, verunglimpfet oder beſchwehret werden ſolten, einander Hertzhaftig beyſtehen, und bis aufs äuſerſte defendiren, auch einer den andern nicht verlaſſen, bey Straffe, daß nicht allein die Officier und Bohts-Völcker von den Streit-ſäumigen Schiffen ihre verdiente Monat-Gelder verliehren, ſondern über das durch Urtheil und Recht als Meineydig, nach Gelegenheit der Sachen, vermöge des Articuls-Briefes, geſtraffet werden ſollen: Und ſollen die verdiente Monat- oder Haur-Gelder von denen Rhedern ſolcher Schiffe der Admiralität zu Hamburg überliefert werden, um an die Völcker derjenigen Schiffe, ſo ſich wohl und getreulich gehalten, ausgetheilet werden; Es ſollen auch die vorgemeldete Rheders ſich nicht unternehmen, ihre Schiffer und Matroſen zu favoriſiren, noch unter einem oder anderen Schein denenſelben ihre Haur oder Monat-Gelder zu bezahlen: Daferne aber ſolches geſchehe, ſollen auf ſolchen Fall ihre Schiffe, wann ſie allhier ankommen, deßwegen beſprochen werden. Und um ſolches alles beſſer zu verhüten, ſo ſollen die Schiffere der Schiffe, ſampt ihrem Volcke ſich in dieſem allen nach Schuldigkeit zu verhalten.

12.

Da es ſich zutrüge, (das GOTT in Gnaden verhüte) daß Zeitwehrender dieſer Reiſe, ein oder mehr Schiffe von dieſer Flotte in Rencontre mit einigen Räubern oder andern Schiffen verunglückten, ſo ſoll ein Jeder, er ſey Rheder oder Einlader ſeinen eigenen Schaden tragen.

13. So

13.

So ein oder mehr Schiffe, ſo zu dieſer Admiralſchaft gehören, in Zeit der Noht, oder ſonſten zur Unzeit, und an unbehörlichen Orthen, ſich von der Flotte ſepariren, und dieſelbe verlaſſen würden, obgleich keine Schwerigkeit oder Schade daraus entſtehet, ſo ihnen zugemeſſen werden könte, ſollen ſie zu einer Straffe 1500. Marck Lübiſch geben, dafür ihre Schiffe anſprüchig ſeyn ſollen.

14.

Wann der Commandeur alle Schiffer an Bord zu haben begehrete, ſoll er die Flagge auf ſeine Compagne, als ein Zeichen, bey dem Stock aufziehen laſſen, und das Schiff auf die Lee werffen, um dieſelbe ſolcher Geſtalt einzuwarten; Wolte er aber einen oder mehr allein ſprechen, ſo ſoll er ein Wimpel von ſeiner Beſans-Ruhte wehen laſſen, um demſelben, durch Verminderung ſeiner Segel oder daß ers auf die Lee wirft, Gelegenheit zu geben, an Bord zu kommen; Doch ſoll er ſolches ſo wenig mahl, als immer möglich, geſchehen laſſen, damit die Schiffer in ihrer Reiſe nicht verhindert werden.

15.

Es ſollen keine zu dieſer Flotte gehörige Schiffe in einige Haven oder Rheden (dirjenige, dahin ſie gedeſtinirt, ausgenommen) einlauffen vor den Commandeur, und ſoll auch derſelbe ſich nicht hinein begeben mögen, es ſey dann, daß die letzte Schiffe hoch genug gekommen ſeyn, auch Tages genug haben, um in die Haven damit zu kommen, bey Pœn 100. Marck Lübiſch der dieſem zuwider handeln ſolte.

16.

So es ſich begebe, daß jemand von der Admiralſchaft bey Nacht, oder bey dunckelen Wetter, Land vernehme, der ſoll einen Schuß thun, und zwo Laternen, Sagens-weiſe eine die andere vorbey, auf- und niederholen: Und bey Tage ſoll er gleichfals einen Schuß thun, und von dem Wall wenden, damit er die andern Schiffe warſchauen möge.

17.

Dafern einer oder mehr Noht erlitten, ſoll der minſte den oder dem meiſt Nohtleydenden, ſo viel immer möglich, zu Hülffe kommen; Solte hierinnen einiger Mangel verſpühret werden, ſoll derjenige, deme ſolches überwieſen werden kan, in Pœn verfallen ſeyn.

18.

Die Kauffarden-Schiffe ſollen das Feuer führen, und ſolches nach der Ordnung, wie ſie dieſen Admirals-Brief unterſchrieben, und ſoll der minſt-beſegelter in der Flotte bey Nacht-Zeiten ein Feuer führen.

19.

Bey miſtigen Gewitter und Nacht-Zeiten, ſoll der Commandeur, wann er wenden will, Schiſſe ſchieſſen, ein jedes Kauffarden-Schiff aber, wann er die Loſe verſtanden, und wenden will, mit einem Schuſſe antworten, auf daß man die Schüſſe zehlen und mercken könne, ob die Flotte bey einander ſey oder nicht: Solte ſichs aber begeben, daß der Commandeur mit einem guten Winde beyſtechen müſte, ſo ſoll er

20. Da

20.

Da ſichs begebe, daß der Commandeur, wann er von der Elbe gehen will, wegen Stille fur Kucks Haven anckern wolte, ſo ſoll er   Schuſſe thun, da er aber mit Külte ſetzen müſte, ſoll er die blaue Flagge wehen laſſen.

21.

Würde ſichs begeben, daß der Commandeur bey Nacht in der Nord-See, oder für einem Haven oder Rhede anckern müſte, ſo ſoll er   Schüſſe thun, und drey Feuer aufſtecken, ſo bald die andern ſolches gewahr werden, ſoll ein jeder mit einem Schuſſe antworten, und ein Feuer aufſtecken.

22.

Wer durch Sturm und Ungewitter, es ſey der Commandeur oder jemand anders ſeine Focke einzunehmen begehret, der ſoll eine Lanterne in ſeine Focke-Wand hangen, und ſolches ſollen die andern Schiffe, wann ſie es gewahr werden, ebenmäſſig thun, bey   Marck Lübiſch Straffe, ſo offt einer dagegen handelt.

23.

Alle hiebevor verordnete Straffen ſollen von den Schiffern und Schiffs-Raht dem Commandeur an bahren Gelde bezahlet werden, oder davon Aſſignationes auf ihre Rheders paſſiren, damit dieſelbe, nebenſt gebührlichem Verzeichniß über gebracht, und dem Collegio der Admiralität zu Hamburg, davon zu diſponiren, eingereichet werden mögen, und ſollen in Mangel der Bezahlung, ihre Schiffe dafür gehalten und zu beſprechen ſeyn.

Digitized by Google

24.

Daferne jemand, der zu dieſer Flotte gehörete, ſich ſo bezeigete, daß die verſchriebene und geſpecificirte Straffe, dem Verbrechen nach, zu gelinde wäre geſtellet worden, ſo bleibet E. E. Hochw. Raht bevor, all ſolche Straffen zu verhöhen, oder nach Befinden gegen dem Verbrecher nach Recht verfahren zu laſſen.

25.

Endlich ſollen unter dieſe Admiralſchafft alle dieſer Stadt Kauffardey-Schiffe, Inhaltes des Commandeurs Inſtruction, angenommen werden, ſo nacher Portugall, Spanien, und nach der Mittelländiſchen See ſchiffen wollen; Jedoch ſoll unſer Commandeur darauf ſehen, daß ſie vermöge ihrer Inſtruction mit Mannſchafft und Munition gebührend verſehen ſeyn.

Geſchehen und beſchloſſen von E. E. Hochw. Raht der Stadt Hamburg, den Anno 17 und von uns nachgeſetzten ſowohl Commandeur, Capitain und Schiffern, ſo weit vorgeſchriebene Articuln einen jeden abſonderlich verbinden, zu feſter Haltung unterſchrieben zu den

26.

Wann es bey Nacht-Zeiten ſtill oder ſtürmig Wetter macht, ſo will der Commandeur Feuer in die Maſt ſetzen, auf daß ſie ihn für andere Schiffe kennen können.

27. Wann

27.

Wann der Commandeur begehret zu wiſſen, ob die Flotte bey einander ſey, ſo will er ſein Schiff auf die Lehe werffen, und das Göſchen von die Beſans-Rahe wehen laſſen, und ſollen alsdann alle Schiffe gehalten ſeyn hinter ihm über zu lauffen, um zu ſehen, ob jemand mangele, bey Straffe

28.

Wann die Flotte bey einige Feindliche oder ſonſt unbekannte Schiffe kommen ſolte, ſo ſoll ſich niemand unterſtehen der unter dieſe Admiralſchaft gehöret,

ſeine Flagge zu zeigen, es ſey dann, daß des Commandeurs ſeine Flagge ſchon wehet, und ſollen ſich alle Schiffe gleich in der Lehe von der Convoye begeben, auf daß ſie geſchützet werden können, und wer ſolches bey Zeiten nicht thut, und darüber genommen wird, ſoll ſolches zu ſeiner eigenen Verantwortung ſtehen.

* * *

Dieſer Admirals- und Sein-Brief wird nach Gutfinden des Commandeurs in ein und andern geändert, vermindert und vermehret; wie ich dann aus einem mir von Hr. Cap. Georg Schrœder communicirten dergleichen Admirals-Brief, unter ſeinem Commando von 1716. nach Port und Liſſabon, unter andern gefunden, daß er ad art. 2. das Feuren des Commandeurs determiniret: *Twee Vueren achter op, en een Vuer in de groote Maers.* Und in fin. art. hinzu gethan: *en ſal dat onbezeylſte Schip by Nacht twee Vueren opſetten, om dat hy beſtens van de Commandeur kan geſien en gekent worden.*

Ad art. 8. wegen des Anruffens: *Vrede met ons!* und der andere ſoll antworten: *dat waar lange!*

Loco des 10 art. Om een Ancker te halen: *Will de Commandeur de blauwe Vlag van de Meſaens-Rohde laten wayen, ſyn Voor-Maers-Zeyl losmacken, en een Schoot doen.*

Onder Zeyl te gaan: *Dat groote Maers-Zeyl los, en een Schoot doen.*

By Nacht een Ancker te halen: *Will de Commandeur twee Lanternen in ſyn groote Stengwandt hangen, en twee Schooten doen.*

Om onder Zeyl te gaen: *Een Lanteren in ſyn groote Stengwandt hangen, en een Schoot doen.*

Loco des 20 Articuls; *Als de Commandeur by daege begeert, dat de Schepen ſullen te Anker komen, 't zy toe Cuxhaven, in de Noord-Zee, of in eenige Haven of Reveer, ſoo will hy eene roode Vlagh van de Meſaens-Roh laten wayen, en een Schoot doen, en wen man verteuden ſall, ſoo will hy ſyn Cruis-Zeyl ophiſſen laten, met de Schooten opgegyt, en een Schoot ſchieten.*

Nach dem 28. Articul finden ſich folgende noch hinzu geſetzet.

29.

Om by Nacht den Coers te veranderen, will de Commandeur by ſyne ordinairen Vueren, nogh een Vuer in de Vock-Maſt, en een ander by de Meſaens-Roh ophiſſen laeten, en een Schoot ſchieten, en om een half Glas daernae nogh een Schoot, om dat 't een yder obſerveren kan.

30.

Soo 't de noht erfoderde, en 't de Commandeur voor goed bevindet, om by ſwaer weer op te dowen, 't ſy om een Haven aen te zeylen, of ſenſt, ſoo will hy 6 Schooten over lang doen.

31. *Wan*

Digitized by Google

31.

Wan de Commandeur ſyne Wendungs-Seyn gedaen heeſt, om to wenden, en ſoo in 't wenden, 't ſy by daege of nacht, eener tegens den anderen komt aen zeylen, ſoo ſal die, de met Backbohrts Halſen toe draegeen houden, en de, ſoo met Stuhrbohrts Halſen, dight aen de Windt zeylen, om dat alſoo eener den anderen geen ſchaeden doet, by ſtraef 10 *Rixdaler ydermahl dat eener daer tegens handelt.*

32.

By ſtorm of ſwaer weer, dat man met de Scheepen niet wenden kan, en de Commandeur begeert, dat man voor de windt ſal omkomen, ſoo will hy by daege een Wimpel van ſyn Vlaegſtock waeyen laeten, en twee Schoot ſchieten, daerop de Scheepen, de in Lee en aghter uyt ſyn, eerſt wenden ſullen, en over de ander bogh by ſteken, of met kleene Zeyls gaen houden, tot dat de Commandeur en de aenderen Scheepen weer by ſie gekomen ſyn.

33.

Als de Commandeur begeert by nacht, dat de Vloot voor de windt om ſal wenden, ſoo will hy gelyck ſonſten twee ſchooten doen, en by ſyn ordinare Vueren, nogh een Vuer by den Vlagſtock ophiſſen, en een ander Vuer in ſyn groote Stengwand hangen laten, de anderen ſullen een yder een Vuer by de Meſaens-Rohd ophiſſen, daerop dan de in Lee en aghter uyt zynde Scheepen eerſt wenden ſullen.

34.

Als de Commandeur begeert, dat de Scheepen, de voor uyt en toe Loewardt op ſyn, ſullen af en in de Vloot komen, ſoo will hy ſyn Goes van de groote Toop waeyen laeten, en een Schoot ſchuyten, daerop een yder ſal afkomen, by ſtraef vyftig Marcken Lubs yder mahl.

35.

Soo jemand van de Vloote den Commandeur verlanget toe ſprecken, ſal hy een Goes van ſyn groote Toop waeyen laeten, en een Schoot ſchieten.

36. *Wan*

Digitized by Google

36.

Wan de Commandeur by naght of in miſt Land vermerckte, ſoo will hy vermoge het 16 Art. vervaeren; maer ſoo men ſick beſett bevonde, en met meer Zeyls by toe brengen, 't daer van aflegen konde, ſoo will hy; wan Vock en Maers-Zeyl bygebraght, vyf Schooeen langſam naer melkaer ſchieten, om dat 't een yder vernehmen en ſick daernae richten kan.

37.

Wan de Commandeur, om de Reyſe toe bevoderen, by daege zeyls maeckt, ſoo will een yder Copvardy Schipper oock ſyne zeyls bybrengen, all die hy kan, en will de Commandeur nae dat ſchlechts bezeylſte Schip ſyne Zeyls minderen of meeren, maer ſoude de Copvarder en ſchlechts bezeylſte Man, niet aen Zeyls bybrengen wat hy kan, heeft de verſuymende en draege Schipper ſynes aghteruyt blyvens, ja wel van de Vloot te komen, hem ſelfs to dancken, en blyft ſulks toe ſyne eygen verantwording; tegen Avondt averſt will de Commandeur allemahl ſyne Vloot inwaghten, en des Nachts met kleyne Zeyls gaen houden, en ſoo gelyck s' Avondts de Zeyls gemindert worden; ſullen ſy in't Convoy-Schip het tot den andern Morgen ſtaen blyven, daermet een yder macklyck by de Convoy blyven kan, 't ſy dan, dat man op leger wall beſett, ſo ſoeck een yder ſyn beſt; de hier tegens doet, ſal buyten eenige Exceptie vyftig Rixdaler ſtrafſe daerleggen.

38.

'T moghte oock ſyn, dat in de Copvardy-Scheepen de Officier en Matrooſen den Schipper in ſyn Commando, als oock om de Zeyls los en vaſt te macken, niet pareren, en haer tegens den Schipper, als haer voorgeſet Hoofd, leggen wouden, ſal ſulcks maer de Copvardy-Schipper aen den Commandeur klagen, die hem naer beſchapenheit der ſaecke Raeth en Wandel, oock Aſſiſtence in allen ſchaffen ſal en will.

39. De

Digitized by Google

39.

De Rang-Ordre van Batalie heeft een yder Schipper naer ondergeſchrevenen Seyn-Brief van den Commandeur van de Vloot te verwaghten, daernae ſy haer vlytig en achtſaem te obſerveren en te richten hebben, daermet geene Onordning en daerdoor Schaeden entſtaen moge.

* * *

Alle Schiffe nun, ohne Unterſcheid von Nationen, welche alſo Admiralſchafft machen, und ſich gegen einen gemeinſamen Feind der Protection der Convoy bedienen wollen, müſſen den Admirals-Brief unterſchreiben, und ſich zu denen in ſolchen enthaltenen Conditionen und Straffen verbinden. Gleich denn auch beſagter Admirals-Brief alſo unterſchrieben war.

Dat wy Endes onderverſchrevene voorgaende 39. *Articulen in allen Punclen en Clauſulen, ſoo veel ons mogelyck, willen naeleven en naekoomen, ſulcks bekrachtigen, vaſt te houden, en verplichten ons, by die darin van ons ſelfs beliefde Pœnen en Straeſſen, glyck wy ons den, vermoege eegenhandige onderſchrifft, daer toe erkennen, bekennen en verbinden. Gedaen den* 18. *April. Anno* 1716. *in't Hamburger Orlogh-Schip, genaemt 't Waapen der Admiralitet, liggende in den Haven tot Poortsmouth.*

Johann Bruggen.	Cornelis Ponſen.
Pauel Claeſſen.	Huybert van Duykeren.
Isbrant Noortſtar.	Lendert Krus.
Albert Peterſen.	Caſten Steen.
Dirck Abbekerck.	Johann Hinrich Voſs.
Chr. de Valk.	Cornelis Borman.

Digitized by Google

Lit. F.
Mandatum.

Effte woll vor düſſen up veelfoldige Klagen des gemeenen Handtherenden Koopmanns wolbedächtlicken verordnet, ock in der Jährlick afgeleſenen Buhr-Spracke entholden, dat neen Schipper ſick underſtahn ſchall noch ſyn Schip-Volck, wann he dorch dat Stader Sandt gelegt, van dem Schepe ſick wedderümme in düſſe Stadt tho begeven, unde averſt in de Daht verſpöhret wart, dat van etlicken Schippern, eene Tydlang her düſſe wollgemeente Ordninge wenig nagelevet, unde dadorch manche gode Windt verſühmet, unde allerhandt Ungelegenheiten verohrſacket worden. Wenn denn alles ſowohl dem Rheder alſe dem Befrachter tho ſündrigen marcklicken præjuditz unde Schaden gereecket, unde demna ſolcken Unheil billig tho begegnen ſyn will, alſe will E. E. Raht erwehnte hiebevor publiceerde Ordninge in allen Puncten unde Clauſulen hiermede repeteret, ock eenem jedern, ſo ſick der Seefahrt tho gebrucken vorhebbens, erinnert, ermahnet, unde denſülven gebaden hebben, dat wenn he dörch dat Stader Sandt gelegt, van dem Schepe tho begeven, ſick gäntzlick ütere unde entholde, idt ſy denn dat he mede Lieves Schwackheit dermaten behafftet ſy, dat he up dem Schepe nich bliven könde, up welcken Fall denn ehe und bevor he van dem Schepe affahret, een ander Hövet an ſyne Stede över ſyn Schip-Volck tho verordnen, ock alhier thor Stelle ſick unvertögelick by eenen der Verordneten der Admiralität anthogeven, unde demſülven ſo dann et tho vermelden ſchuldig ſyn, buten düſſen Fall averſt der kundtbahren Lieves Schwackheit, dee Schipper neenerly Ohrſacke halver, wor de Nahmen hebben möchten, ſick wedder herup tho begeven, underſtaen, ſündern dar eenige Noht unde Mangel im Schepe vorfallen würde, deme

me uht düſſer Stadt remederet warden müſte, ſolckes dorch den Stüermann edder eenen andern des Schip-Volcks verrichten laten ſchall, mede der Verwarninge, dat dar Jemand hier wedder handeln würde, deſülve thom erſten mahl mede 50 Daler Straffe ſchall belegt warden, unde dar he idt thom andern mahl deit mede 100 Daler geſtraffet warden ſchall, dar heidt averſt thom drüdden mahl verbrecken würde, ſchall em keen Schip hinfürder van düſſer Stadt tho föhren verſtadet warden.

Worna ſick een jeder tho richten, un vör Schaden tho höden. Publicatum den 21 Octob. Anno 1623.

Lit. G.

Mandatum.

Nachdeme E. E. Raht in glaubhaffter Erfahrung bracht, was maſſen einige Schiffer ihnen unterſtehen, zur Neuen-Mühlen oder ſonſten auf der Elbe zu loſſen, ehe und bevor ſie ihre Content-Zettel allhie auf den Zollen übergeben, oder auch daſelbſt unverzollete Gühter einzunehmen ohne einige gebührliche Anmeldunge. Solches aber wider dieſer Stadt Gerechtigkeit und vor vielen Jahren publicirte Zoll-Ordnunge lauffet, auch darunter defraudation des Zollens zu befahren iſt.

Dieſem nach thut E. E. Raht allen dieſer Stadt Bürgern, Einwohnern und Männiglichen, inſonderheit aber allen Schiffern ernſtlich gebieten, daß keiner ihme unterſtehen ſoll, zu Neuen Mühlen oder ſonſten auf der Elbe zu loſſen, er habe dann zuvor ſeine Ladung alhie auf den Zollen angegeben, und ſeinen Content-Zettul überreichet, auch keine oder einige Gühter einnehmen ſoll, er habe ſie dann bey den Zollen gebührlich angemeldet; würde dieſem Mandato zu widern gehandelt, ſoll ſowohl der Kaufmann, der es thun läſſet, als

der Schiffer in deſſen Schiff es geſchiehet, mit ernſter willführlicher Straffe, vermöge der Zoll-Ordnunge und vor dieſen publicirten Mandaten beleget, und darinn keiner überſehen werden; Wornach ſich ein jeder zu richten und für Schaden zu hüten. Publicatum den 10 Aug. Anno 1653.

Lit. H.

Mandatum.

E. E. Raht dieſer Stadt Hamburg füget hiemit Männiglichen, inſonderheit aber denen allhie handthierenden Kauf-Leuten und Schiffern zu wiſſen, was maſſen Sie Ihren itzo auf der Elbe liegenden Capitain Peter Peterſen Klapmütze Commiſſion und Befehlig gegeben und aufgetragen, hinführo keines von den aus dieſer Stadt die Elbe hinabfahrenden Schiffen paſſiren zu laſſen, ehe und zuvor ihme von demſelbigen ein Schein oder Paß von der alhie angeordneten Admiralität, auch darneben ein Content-Zettul von dieſer Stadt Zollen, daß nemlich die eingeladene Wahren alhie ſämmtlich richtig verzollet, vorgezeiget, denn ſonſt und in Manglung deſſen ſolch Schiff wieder zurück anhero verwieſen werden ſolle. Will derowegen E. E. Raht hiemit Männiglich ernſtlich erinnert und geboten haben, daß ſich niemand unterſtehen ſolle, von hinnen die Elbe hinab zu ſiegeln, er habe dann zuvor obgemeldten Paß von der Admiralität und Content-Zettul von dem Zollen alhie abgefürdert, damit er ſolche vorgedachtem unſerm Capitain vorzeigen und einbehändigen kan. Wornach ſich ein jeder zu richten und vor Schaden zu hüten. Decretum in Senatu & publicatum ſub Signeto 15 May Anno 1626.

Lit. I

Lit. I.

Mandatum.

Nachdeme. E. E. Rahde dorch de Schippern und Borger düſſer Stadt, de der Segellation in dat Köninckricke Hiſpanien und Portugal ſich gebrucken, underſchedlicke Klagen werden vorgebracht, dat etlicke frembde uhtländiſche Schippere, de E. E. Rahde mit Eydes-Pflichten nicht verwandt, ſick underſtahn ſchoelen, düſſer Stadt Borger und Kooplüde Güeder int Koninckricke Hiſpanien und Portugal mit ehren Schepen van düſſer Stadt Haven wechthovaren, ehr und thovor düſſer Stadt Schippere ſin befrachtet, und ehre Schepe beladen hebben. Undt averſt ſolcker Mißbruck der olden wolhergebrachten Gewanheit thoweddern. Als will E. E. Raht hiermit alle und jede frembde Schippere, de alhier mit ehren Schepen geladen edder ungeladen anlangen, ernſtlich vermahnet und gebahden hebben, dat deſülvigen by willkoerlicker Straffe ſick düſſer Orduinge, un dem olden gebrucke gemehte vorholden, un nich met ehren Schepen int Koningricke Hiſpanien un Portugal tho leggen, edder deſülvigen befrachten, eher denn düſſer Stadt Schippere ſin mit ehren Schepen berivet. Jedoch ſcholen de Schippere un Börgere der gemeenen Erbahren Hanſee-Städte, ſo mit ehren Schepen in düſſer goden Stadt Haven anlangen, de Fryheit alhier geneten, welckere de unſere an den Orden, dar ſe wahnen un tho Huſs gehören, geneten und ſick tho erfrewen hebben. Darna ſick een jeder tho richten un vor Schaden tho höden. Publicatum den 27 Julii, Anno 1602.

 Tit. XV.

TIT. XV.

Von Befrachtern.

AD RUBRUM.

§. 1.

Befrachten, iſt ein gantz Schiff oder einen Antheil deſſen für einen gewiſſen Preiß bedingen und häuren, um Kaufmanns Waaren in dem gehäuerten Schiffe einladen, und von einem an den andern Orte tranſportiren zu können; dann auch die würckliche Einladung der Güter in einem alſo gehäuerten Schiff.

§. 2. Iſt alſo hier der Verhäurer der Schiffer oder ſeine Rheder, der Häurer der Befrachter, und die Haüer die bedungene Fracht.

§. 3. Die Verpflichtungen, aus dieſem Contract herrührende, ſeyn, und zwar des Schiffers und ſeiner Rhedere, daß nach vollenzogenen Contract ſie die Güter in ihren dicht- und zu der accordirten Reiſe mit allem wohlverſehenen Schiffen einnehmen, und dieſelbe an den deſtinirten Ort auf ihre Unkoſten überbringen müſſen, in ſpecie des Schiffers, daß er auf die ihm anvertraute Gühter ein wachendes Auge haben, und dafür ſorgen müſſe, daß weder durch ſeine noch ſeiner Leute Schuld oder Verſehen binnen Schiffs-Bord der Ladung einiger Schade zugefüget, auch ſolche demjenigen, an welchen ſie conſigniret, ſo wie er ſie empfangen, wohl conditioniret eingeliefert werden, und der Befrachter, daß ſie die bedungene Reiſe halten, die Gühter zu rechter Zeit einladen, und die Fracht gegen richtiger Lieferung bezahlen laſſen müſſen.

§. 4. Das

§. 4. Das Document, wodurch dieſer Contract bewieſen wird, iſt die *Certepartey*, ab Italico: *Charta partita*, zweifels ohne weiln man in alten Zeiten gewohnet war, die Contracte auf ein Fell Pergament oder einen Bogen Papier in duplo gegen einander geſetzet nieder zu ſchreiben, auf eine gewiſſe Art von einander zu ſchneiden, und jedem Contrahenten ein Exemplar zuzuſtellen, welche beyde Exemplaria, da ſie accurate in einander paſſeten, wenn ſie wieder zuſammen gebracht wurden, die Gewißheit des Contracts beweiſen konten. Per medium Charta incidebatur, & ſic ſiebat Charta partita. Dict. de l'Academie Françoiſe Tom. des Sciences & des Arts in Voc. Charte-partie: a cauſe qu'on n'avoit accoutumé d'expedier qu'une ſimple Acte, qui etoit coupé en deux, & dont on donnoit une partie a chaque Partie, etoit reſſemblé au retour, & on connoiſſoit en mettant enſemble les deux moities ſi chacun avoit ſatisfait a ſes Obligations.

Und der Beweiß der Einladung und Einlieferung der Gühter das Recepiſſe oder Recive des Schiffers unter ſeiner oder in ſeiner Abweſenheit des Steuermanns oder Scrivainen Hand, welches das *Conoſſement*, ab Italico: *conoſcere* vel *riconoſcere*, Gallis: *Connoiſſement*, genennet wird.

Von dieſem Conoſſement werden regulariter drey eines Inhalts gezeichnet; das eine behält der Ablader, das andere wird verſandt an den Empfanger, an welchen die Waare conſigniret, und das dritte behält der Schiffer bey dem Schiff.

Bey der Unterſchrifft findet ſich gemeiniglich beygeſetzet: *den inhoudt*, auch wohl: *dat Gewight my onbekent*, um ſich dieſerwegen in keine Verantwortung zu ſetzen, und geſchiehet ſolches in dem Fall, wenn in dem Conoſſement das genus der Kaufmanns-Waaren oder auch das Gewicht exprimiret iſt.

Das

Das Formular des Conoſſements vid. in Adjunct. hujus Tit. ſub Lit. A.

§. 5. Die Certepartey kan eingerichtet werden auf Gutbefinden der Contrahenten nach den See-Rechten und Uſancen. N. Rotterd. Ordon. d. A. 1721. art. 122.

§. 6. Und wenn mit denen Rhedern die Certepartey contrahiret, ſoll der Schiffer und ſeine Schiffs-Leute zu allen darin enthaltenen conditionen nichts deſtoweniger verbunden ſeyn. d. l. art. 123.

Nach errichteter Certepartey iſt der Schiffer verbunden ſein Schiff klahr zu machen, und mit allen behörlich zu verſehen, auch wenn er ſeine Ladung eingenommen, mit dem erſten guhten Wind ſeine Reiſe zu proſequiren. d. l. art. 124. 125. und 128.

Das formular der Certepartie Vid. in Adj. hujus Tit. ſub Lit. B.

Und mit dieſen Conoſſementen und Certeparteyen müſſen die hieſigen Schiffer aufrichtig umgehen, und ſich dabey alles Unterſchleiffes und Falſchheit enthalten, wie ihnen ſolches von E. E. Rahte per Mandatum ernſtlich gebohten. Vid. Mandat. d. 1652. d. 7. Sept. in Adj. ſub Lit. C.

§. 7. Die Befrachtung geſchiehet entweder bey der Reiſe, oder bey Monaten, in dem erſten Fall iſt die Fracht verdienet, wenn die Reiſe vollenbracht, in dem andern Fall, kann entweder das Schiff behalten überkommen, und dann hat es ſeine Richtigkeit, oder unter Weges verunglücken, dann reguliret ſie die Zeit: Wenn aber nicht allein die Fracht bezahlet wird für das Raum, worinn die Güter geladen, beſondern auch für den Transport der Güter, und daß die in ſalvo kommen müſſen, ſo iſt in der Certepartie wohl zu attendiren, auf welche Weiſe dergleichen Ahrt Befrachtung accordi-

accordiret werden, denn einmahl iſt gewiß, daß obige beyde præſtationes unzertrennlich ſeyn.

§. 8. Man diſtinguiret auch auf eine eintzele Reiſe; v. g. von hier nach Archangel; auf aus und zu Hauß, gehend und kommend: von hier auf Archangel, und von dort wieder hieher; oder auf eine durchgehende Reiſe: von hier auf Archangel, von dort auf Lisbon, und von Lisbon wieder hieher. In allen dergleichen Vorkommenheiten aber dienet in der Certepartie determiniret zu ſeyn, wie die Fracht als verdienet anzuſehen: wäre es aber nicht determiniret, ſo ſpricht zwar die Billigkeit dem Schiffer das Wort, nicht aber das Jus Conſvetudinarium, welches dem Schiffer die Fracht nicht ehender zutheilet, als nach vollbrachter übergenommener Reiſe. Conf. quæ not. Adrian Verver in not ad. art. 1. des Placats von 1563. tit. *van Schipper en Coopluyden.* Vid. art. 2. Tit. XVII.

§. 9. Weiter wird die Fracht accordiret nach Laſten oder nach Packen und Faß Stücks-weiſe. Gallis: *Ceuillette.*

§. 10. Es ſeyn überdem noch einige rejouiſſances, welche dem Schiffer zugeſtanden werden, als Kaplacken, iſt ſo viel als zum Kleide oder Cappe. Die Frantzoſen nennen es: *pour le Cchapeau*, wie auch Priem oder premie Geld, iſt ſo viel als Schreib-Geld, beydes aber hat keinen gewiſſen Satz, ſondern es wird abſonderlich mit dem Schiffer accordiret.

Art. I.

Was ein jeder ſchiffet/ da ſoll er die Fracht von geben/ da gleich die Güter ohne Schuld des Schiffers verdorben oder vernichtiget wären/ ehe ſie überkämen/ ihre Vorwort ſeyn

 dann

dann anders / jedoch / da der Kaufmann ſein ſämmtlich Gut / oder auch unterſchiedliche Stücke davon / als Wein / Bier / und andere Stück Güter / vor die Fracht will liegen laſſen / das ſtehet zu des Kaufmanns Kühr und Willen.

Iſt geblieben aus dem Stat. Vet. P. 26. biß: die Vorwort wären anders.

Die Ladung wird auch *Carga* genannt, *a Carica* Italis, vel Hiſpanico *Cargo*, Gallis *Cargaiſon*. Hinc Sobre Cargos, welches eine function derjenigen Perſon, ſo als ein Kaufmann den Verkauf und Einkauf zu dirigiren mit auf den Schiffen iſt: wie noch auf denen Weſt- und Oſt-Indiſchen Reiſen von denen dahin handelnden Nationen uſitiret wird, einen Sobre Cargo mit zu ſchicken.

was ein Jeder ſchiffet] Conf. Jus Lubecenſe Lib. 6. tit. 3. art. 1.

Kaufleute oder ſonſt jemand] der ſeiner Profeſſion nach zwar kein Kaufmann iſt, aber doch des See-Transports gegen Fracht ſich bedienen will. In genere Statutum: Ein Jeder, ohne Unterſcheid, er möge ein Kaufmann ſeyn oder nicht.

ſo haben ſie daſſelbige nach ihrem Willen zu gebrauchen] verſtehe zu der accordirten Reiſe und Transport der Güther, nicht aber ſonſt indiſtincte ihren Nutzen damit zu ſchaffen. Conf. Jus Lub. Lib. 6. Tit. 4. art. 2. Gleich denn auch nicht auf verbotene Haven, auch nicht contrebande und verbohtene Güther darinn zu ſchiffen, ohne Vorwiſſen und conſens der Rheder.

ſonder

ſonder Schuld des Schiffers] vid. Placat d. 1563. & quæ notavi ad art. 34. tit. præced.

ihre Vorworte ſeyn denn anders] durch die Vorworte ſeyn die Conditiones der Certepartie zu verſtehen. Pacta dant legem contractui.

ſein ſämbtlich Guht oder ꝛc.] iſt nach der convenience der See-Rechten, meines wenigen Ermeſſens gar zu general; v. g. ein Schiff iſt mit Früchten, Korn, Saltz, Auſtern, und dergleichen in ſich ſelbſt verderblichen Waaren geladen. Der Schiffer käme an mit ſeiner Ladung, die gantz verdorben und vernichtet, der Befrachter wolte ihm die Fracht nicht zahlen, und vig. hujus Statuti die Ladung vor die Fracht laſſen, welches unbillig. Darum muß ja nohtwendig eine reſtriction ſeyn, wie ſolches zu verſtehen.

als Wein und Bier/ und andere Stück Gühter] Wein und Bier iſt Tonnen-Guht; Recht: nach dem Placat. d. 1563. vid. art. 34. tit. præced. worauf die Laſſung vor die Fracht reſtringiret, aber keine Stück Gühter und ander Guht.

Ratio iſt in vorangezogenen 34 Articul, daß wann Weine, Oehle und andere leckende Waaren, verleckten oder verdunben, und in art. 9. Plac. d. 1563. tit. *van Schippers en Coopluyden, by uytlopen, ſchmelten, verſtroyen, verargeren,* welches alles attributa ſeyn, ſo von in Fäſſer, Tonnen und in von Holtz zuſammen geſchlagenen Behältniſſen begriffene Gühter zu verſtehen, als Wein und Bier, wie in dieſem Articul, und ſonſt Oehle, Zuckern, Roſinen, Mandeln und dergleichen: welcher man füglich mit beyfügen kan als eine andere Urſach, daß ſolche Gühter in Tonnen von dem Schiffs-Volck

 leicht

leicht angegriffen werden können, weiln der Schiffer es ſo bald nicht mercken kan, wann Bier und Wein heimlich ausgeſoffen, und aus andern Fäſſern gemauſet wird, und da die Schiff-Leute ſolches vor einen Mundroef und kein groß Verbrechen achten, alſo leicht ſchweren, daß ſolche Verminderung ohne ihre Schuld geſchehen, ſo hat das Geſetze ſolchem Unweſen zu ſteuren, und den Schiffer darauf, daß ſolches nicht geſchehe, achtſamer zu machen, die Laſſung vor die Fracht in ſolchen Tonnen- und Faß-Gühtern indulgiret. Es iſt auch überdem die diſpoſition vorberegten art. 9. ſtrictæ interpretationis, welche in odium der Schiffer, welche die Fracht ſo ſauer verdienen müſſen, nicht zu extendiren.

Conf. art. 2. Tit. XVII. ſequ.

Ich finde, daß Anno 1681. ein Schiffer, Nahmens Schulte, von Genoa eine groſſe quantität Oehle gebracht, worinn Ægidius Ruland, ein der Zeit renommirter Kaufman, auf ein conſiderabels intereſſiret war; dieſer lieſſe dem Schiffer 30 Piepen für die Fracht ſtehen, weiln ſich aber ſo viel Leck-Oehl bey den Pumpen fand, das wohl 13000 Marck importirte, prætendirte Ruland in ſolchen, wegen ſeines Schadens zu participiren, & decretum quod ſic, denn durch die Laſſung vor die Fracht war ſein Schade nicht gebeſſert, aber wohl vermindert.

das ſtehet zu des Kaufmanns Kühr und Willen] auf vorhergehendes mich beziehend, nach den gemeinen See-Rechten nicht, der Schiffer muß in ſolchen Fällen ſeine Fracht haben. Seyn aber die Gühter durch Schuld des Schiffers oder ſeiner Leute verdorben oder vermindert, muß nach dem 34 Articul Tit. præced. verfahren werden.

Art. 2.

Wann ein Schiff löſſet / ſo mag der Schiffer das Gut an ſein Bord behalten / vor ſeine Fracht und Ungelt / das man davon ſchuldig iſt / will er es den Fracht-Leuten nicht zutrauen.

Iſt geblieben aus dem Stat. Vet. P. 27. Wisb. S. R. art. 57. conf. ejusdem art. 21. & 46.

Placat d. 1563. *van Schippers en Coopluyden* art. 13.

wenn ein Schiff löſchet] in 8. oder 14. Tagen, nachdem es in ſalvo angelanget. Und woſelbſt gelöſchet, da wird auch die Fracht bezahlet. Jus Lubec. Lib. 6. Tit. I. art. 12. woſelbſt ſich findet: Wo der Bonnig gebrochen, das iſt, wo zu Löſchen angefangen. Das Löſchen hat keine gewiſſe Zeit. Wisb. S. R. art. 51. und 52. fals Wetter und Wind nicht daran verhindert, binnen 15. Tagen Placat d. l.

an ſein Bord behalten] ex jure Retentionis, auch wenn es ſchon ausgeſchiffet, bey ſein Bord behalten, wenn er dem Kaufmann nicht trauet. Wisb. S. R. d. art. 57. und Placat. d. l.

Wenn aber der Schiffer bona fide die Gühter verabfolgen lieſſe, die Fracht aber nicht bekommen könte, wäre die Frage, ob er nicht ſeinen regreſſ an ſeinen Befrachter nehmen könne, welcher mit ihm contrahiret und die Certepartie geſchloſſen. Wann es des Befrachters Guht, und für ſeine Rechnung abgeladen, ex natura Contractus, wenn der Schiffer nach ſeiner Verpflichtung das Guht geliefert, urtheile quod ſic, weiln die Retentio nur juris permiſſivi. Die deciſiones

ſiones in dergleichen Fällen richten ſich nach dem Einhalt der Certepartie. Vid. quæ not. Dn. Joh. Jul. Surland L. Reip. Patriæ Synd. in Diſſert. inaug. de Lit. maritimis cap. 1. §. 14.

Ungeld] findet ſich in allen vorangeführten See-Rechten. Hierunter wird verſtanden ordinaire Havarie und Unkoſten, und was dem Schiffer an Kaplacken und Priem-Geld accordiret.

Art. 3.

Häuret jemand ein Schiff von gantzer Laſt / und das nicht vollkommen beladet / der iſt doch ſchuldig die volle Fracht zu bezahlen: Beſcheidet er aber die benannte Fracht von den geſchifften Gütern zu geben / ſo iſt er nicht mehr pflichtig / als ſeine eingeſchiffte Güter belauffen / nach Anzahl der Fracht / vorhin verſprochen und gemacht.

Iſt geblieben ex Stat. Vet. P. 28.

Ein Schiff von gantzer Laſt] das gantze Schiff zu befrachten.

und das nicht vollenkommen beladet] ſo muß der Schiffer von Faut-Fracht proteſtiren laſſen. Quint. Weitſen von Avarien §. 53. und muß der Befrachter die volle Fracht bezahlen von dem ledigen Raum oder Platz, in ſo ferne er unbeladen bleibet. Vid. art. ſequ. 5.

die volle Fracht] wenn der Schiffer damit abgeſeegelt und in See gegangen. Stat. Vet. P. 30. Segelt aber dat Schip

Schip dre Myle to der Seewarts, he ſchall geven de vulle Fracht. Ratio, läge er noch in der Ladung, kan er andere Gühter an die Stelle bekommen, iſt er aber abgegangen, ceſſiret ſolches. Und hierin beruhet die difference dieſes mit dem folgenden 5. art. in fine.

die benannte Fracht] wann er aber einen gewiſſen Antheil, als zwey, drey und mehr Laſten in dem Schiffe genommen, und ſolche nicht völlig einladet, idem Jus obtinet in parte quod in toto, und muß er ebenfals die pro Laſt bedungene volle Fracht bezahlen. Vid. art. ſequ.

beſcheidet er aber ꝛc.] iſt aus dem alten Statuto von Wort zu Wort überſetzet, und will nichts mehr ſagen, als wenn er eine benannte Fracht bedungen wegen der Gühter, ſo er einſchiffen würde, ſo darf er auch nicht mehr Fracht geben ꝛc. als die Gühter, die er würcklich ſchiffet, betragen.

Art. 4.

Welcher Mann mit einem Schiffer überein kömmt / daß er ihn in einer beſcheidenen Zeit will beladen; thut er das nicht / und das Schiff mit dem Volck durch ſeine Schuld verzögert wird / den Schaden iſt er ſchuldig zu beſſern / davon die Schiff-Leute den vierdten / und der Schiffer / der dem Volck die Koſt gibt / drey viertheil haben ſoll.

Iſt geblieben ex Stat. Vet. P. 29. Wisb. S. R. art. 34. Placat d. 1563. tit. *van Schippers en Coopluyden* art. 5.

überein

überein kommt) durch die Certepartey, in welcher der Termin angeſetzet, binnen welcher Zeit er ihn befrachten und expediren will.

der Schiffer mit dem Volck durch ſeine Schuld verzögert wird) iſt alſo die Verhinderniß abſeiten des Befrachters, und muß der Schiffer, wann der Kaufmann es begehret, wenn er nicht ladet, noch 15 Tagen warten, aber der Kaufmann muß ihm die Liege-Tage bezahlen, pro rata der Zeit, daß er den Schiffer dadurch aufhält.

Das Intereſſe der Liege-Tage beſtehet in den Monat-Geldern, in dem Koſt-Geld, Intereſſe Moræ, und der Schlitage des Schiffes, wornach der Calculus eingerichtet werden mag. Wann aber die Schuld an dem Schiffer, daß er ſein Schiff nicht gebührend verſehen, oder ſein Volck noch nicht völlig an Bord hätte, bleiben die Liege-Tage für Rheder Rechnung.

Es iſt mir bekannt, daß wegen der Liege-Tage oder Winter-Lagen, wann ein Schiff irgend befrieret, als zu Archangel, jetzo auch zu Petersburg oder Cronſchlot, und Winter-Lagen halten muß, viel diſput und differente Meynungen ſeyn, für welches Rechnung dieſe Liege-Tage ſeyn ſollen, inſonderheit daß viele in der perſuaſion ſtehen, daß ſolche in Avaria groſſ gehören. Ich laſſe einem jeden gerne ſeine Meynung; auſſer dieſem aber, was vorhin wegen der Schuld des Schiffers oder des Befrachters angeführet, iſt wegen der Liege-Tage meine unvorgreifliche Meynung, das zu diſtinguiren, ob die Liege-Tage durch den ordentlichen Lauf der Natur cauſiret, oder durch äuſerliche Gewalt; in dem erſten Fall bleiben ſie je und allewege für Rheder Rechnung, welches man klärlich daher erkennen kan, weil von wegen contrairen

ren Windes ein Schiff nicht abgehen kan, es möge ſo lange dauren wie es wolle, die dadurch cauſirte Liege-Tage für Rheder Rechnung bleiben, darum, weiln ſolches aus dem Lauf der Natur entſtehet, ſo folget ja unwiderſprechlich, da Winter und Froſt ebenfalls natürlich, daß auch gleiches Recht hierin ſtatt finden, und dem Befrachter nicht zur Laſt kommen könne. Wann aber äuſerliche Gewalt, als Detention, Aufbringung, Schiffbruch, ſchwere Lecken, oder Strandung dazu komt, gehören die Liege-Tage unter Avaria groſſ.

In allen Fällen der Liege-Tage aber, wenn das Volck dadurch mit Löſchen und Laden, und anderer extraordinairer Arbeit beſchwehret worden, wird ihnen auch eine billigmäſſige Verbeſſerung zugeſtanden. Wie ſolches noch ohnlängſt den 6 Jul. A. præt. von den Schiffer-Alten, auf Anhalten Johann Tonnies, Bohtsmann, & Conſ. gegen den Schiffer Paul Schot, kommende von Petersburg, nachdem ſich beyde Partheyen deren Ausſpruch ſubmittiret, geſchehen, daß Bekl. an Kl. wegen ihrer guten Dienſte, ſo ſie geleiſtet, da das Schiff durch das Eiß in Cronſtadt leck geworden, und ſelbiges darum löſchen und wieder laden müſſen, an einen jeden 12 Marck Lübiſch, und an einen Jungen die Helfte, zur Verbeſſerung zu bezahlen ſchuldig ſeyn ſolle.

die Schiff-Leute den vierten/ und der Schiffer/ der dem Volck die Koſt gibt/ drey viertheil) Stat. Vet. d. l. de Koſte winnet. Wisb. S. R. art. 1. addit. und der Schiffer die meiſte Sorge tragen muß. Iſt alſo dieſe indemniſation von der Fracht nicht zu verſtehen, ſondern an ſtatt einer Verbeſſerung dem Volcke, und dem Schiffer eine Beyhülffe, wegen ſeiner Unkoſten. Es iſt eine alte Conſtitution; und hat es mit der Bekoſti-

gung jeziger Zeit eine gantz andere Beſchaffenheit, wie in præcedenti notiret.

Art. 5.

Verſpricht auch ein Kauffmann einen Schiffer Gut/ auf eine beſtimmte Zeit einzuſchiffen/ und damit zügert/ zeiget dann der Schiffer/ wann er ſiegeln will/ dem Kaufmann oder andern guten Leuten/ binnen Schiffs-Bord das ledige Raum/ und ſie daſſelbe gnugſam bezeugen; ſo ſoll der Kaufmann ſchuldig ſeyn/ die volle Fracht zu geben/ es wäre dann/ daß der Schiffer/ ohne ſeine Verhinderung/ ander Gut in die Stäte erlangen könnte/ das ſoll dem Kaufmann zu gute kommen; Imgleichen auch/ wann ein Kaufmann ſein Gut binnen Landes aus dem Schiffe begehrte zu löſſen/ und man ohne Verhinderung der Reiſe/ darbey kommen könnte/ ſoll er dem Schiffer die volle Fracht geben/ es wäre dann/ daß der Schiffer/ ohne ſeine Verhinderung/ ander Gut in die Stätte bekommen könnte/ das ſoll der Kaufmann haben zu genieſſen: wann aber die Kaufleute deſſen einig/ daß ſie ihre Güter ſämmtlich alle löſſen wollen/ ſollen ſie mit halber Fracht frey ſeyn.

Verſpricht ein Kaufmann einem Schiffer Guht/) In dem vorigen Articul iſt gehandelt von der beſprochenen

nen Befrachtung eines gantzen Schiffes; in dieſem von der Befrachtung eines Theils, oder ein oder ander Laſt deſſen. Quo caſu der Schiffer nicht warten kan, ſondern ob Intereſſe der Mit-Einlader ſeine Reiſe proſequiren muß.

binnen Schiffs-Bord das ledige Raum] zeiget es, oder läſſet es den Einlader durch Notarien andienen.

der Kaufmann) falls er nicht laden will.

die volle Fracht geben) weiln der Schiffer ſeinem Obligo ein Genügen gethan und keine Faut-Fracht machen darf, ſo muß der Befrachter auch ſeiner ſeits die volle Fracht bezahlen. Er muß ſich aber hierunter wohl vorſehen, daß, wenn nach der Certepartie er ſeine volle Ladung nicht erhält, daß er alsdenn gegen den Befrachter von Faut-Fracht, Gallis: *Faux Fret*, proteſtiren laſſe, und ſegle darauf ſeines Weges. Hanſ. S. R. Tit. V. art. 5. Der Befrachter ſoll in beſtimmter Zeit, was er zu ſchiffen verheiſſen, zu Schiffe bringen, oder eine andere Fracht oder Gühter, damit der Schiffer und Rheder friedlich alſobald verſchaffen. Thäte er deren keines, daß alſo der Schiffer gantz oder zum Theil NB. ledig fahren müſte, ſoll ihm der Befrachter die accordirte volle Fracht zu bezahlen ſchuldig ſeyn.

zu gute kommen) ex æquitate, in ſo ferne, wenn der Schiffer von Faut-Fracht proteſtiren laſſen, und hernach noch Gelegenheit hätte zur völligen Ladung zu gelangen, ſo kommt dieſe Fracht dem erſten Befrachter zu nutze. Bleibt aber das Schiff, oder würde genommen, ſo iſt der Einlader von Faut-Fracht zu bezahlen entſchlagen, denn was nicht verdienet wird, darf auch

Digitized by Google

nicht bezahlet werden. Vid. Weitſen von Havarien. §. 54.

ſein Guht binnen Landes) ſein bereits eingeladen Guht, wenn der Schiffer noch in Ladung lieget.

die volle Fracht) Stat. Vet. P. 30. die halbe Fracht; ſegelt aber dat Schipp dre Miele to der See-werts; he ſchall geven de vulle Fracht. Ratio lieget er noch in Ladung, kan er andere Gühter an deren Stelle bekommen; iſt er aber abgegangen, ceſſiret ſolches. Ich kan nicht bergen, mir ſcheinet deciſio Statuti Vet. denen See-Rechten beyſtimmiger, und ſonſt billiger zu ſeyn. Conf. Cod. Ludov. Lib. 3. tit. 3. art. 6.

Sed ita lex ſcripta. Sonſt heiſſet es: Quod juris in toto, id juris in parte. Es ſolte in dieſem und folgenden Fall billig eine Gleichheit ſeyn.

wenn ſie ſämmtlich alle löſchen wollen) Königl. Däniſches S. R. cap. 2. art. 4. nach errichteter Certepartie, wovon in art. 11. tit. præced. oder auch nicht einladen wollen. Wie aber, wenn die Victualiſirung geſchehen, das Schiff in Bereitſchafft gebracht, das Volck angenommen und die Gühter an Bord, und der Schiffer von der Reiſe ab?

ſollen mit halber Fracht frey ſeyn/) Ratio dieweiln er noch in Ladung lieget. Sie müſſen ihm aber überdem die Liege-Tage und Unkoſten, ſo er einige dieſerwegen gemacht, gut thun, nach Maßgebung art. præced.

Lib. Sent. d. 17. Jul. 1585. Kaufleute, die in der warmen Zeit das Korn, nach Hiſpanien deſtiniret, zu löſchen verlangen, und nach der Auswitterung wieder in daſſelbe

Schiff

Schiff einſchiffen, ſollen die bedungene Fracht mit drey Ducaten zu verbeſſern, und nach beſchehener Lieferung in Hiſpanien zu bezahlen ſchuldig ſeyn; welche aber das Korn nicht wieder einladen wollen, ſollen nach üblichen See-Rechten die halbe Fracht allhier bezahlen. Simile Jud. in Cauſa Admir. Laurence contra Höckel, welcher das gantze Schiff gehäuret, aber aus Urſachen den Contract nicht halten wollen, Anno 1723. Es wurde ihm aber wegen der Liege-Tage nichts zu erkannt, weiln das Schiff noch nicht zur Reiſe fertig gemacht, der Schiffer auch ſein Volck noch nicht an Bord gehabt.

Beylagen
zum
XV. TITUL.

Lit. A.
Formular des Conoſſements.

Ick Schipper van 't Schipp, genaemt gereed leggende om met den eerſten goeden Wind, dien God verleenen ſal, te ſeylen naer alwaer myne reghte ontladinge ſyn ſal, bekenne ontfangen te hebben onder den Overloop van myn Schip, van U

al droog, wel geconditioneert, ende gemerckt met dit voorſtaende Merck. Het welcke ick belove te leveren (indien God my behouden reiſe verleent) aen of aen ſyn order, mits betalende voor Vracht en de Haverie naer de Coſtuime van der See. Om te voldoen dat voorſz. is, verbinde ick my

my ſelven, al myn Goed, en myn voorſz. Schip met ſyne toebehooren. In kenniſſe der waerheit heb ick drie Cognoſſementen onderteikend van een inhoud; het een voldaen, ſynde de andere van geener waerden. In den Anno

Lit B.

Formular der Certepartie.

Kund und zuwiſſen ſey hiemit, denen dran gelegen, daß an zu Ende geſetzten dato zwiſchen dem Hrn. Kaufmann allhier, als Befrachtern, an einem; dann dem Ehrſamen Schiffer führende das Schiff genannt, Laſt groß als am andern Theil, eine aufrichtige, und zu Recht beſtändige, Certepartey geſchloſſen worden, auf Maaß und Weiſe als folget:

Daß oberwehnter Schiffer, nachdem er ſein Schiff mit guten Anckern und Tauen, wie auch allen andern zu bevorſtehender Reiſe benöhtigten Gerehtſchafft verſehen haben wird, allhier mit ehiſtem Laſt von Hrn. Befrachtern einnehmen, und mit dieſer ſeiner Ladung unter dem Geleite GOttes bey erſtem guten Wetter und Winde recta nach ſeglen, allwo glücklich arriviret ſeynde, er in zwantzig bequemen Werck-Tagen gelöſſet, und alsdann von ſeiner Reiſe frey und entſchlagen ſeyn ſoll. Nach glücklichen Arrivement, und wohl conditionirter Lieferung ſeiner inne habenden Ladung hat der Schiffer von jeder allhier eingenommenen Laſt zu empfangen Thlr. benebſt Thlr. zum Kaplacken und Priem-Geld, welche ihm ohne Verſäumniß und Aufhalten unweigerlich bezahlet und entrichtet werden ſollen. Was aber

aber der Schiffer über die Laſt allhier an Stück-Gühtern möchte bekommen und einnehmen, ſoll vor ſeine eigene Rechnung ſeyn. Mit Havarie und Pilotage ſoll es nach coutume und uſance von See gehalten werden; welches alles, wie ob ſtehet, beede Parte einander bey Verpfändung ihrer Haab und Gühter, in ſpecie des Schiffes und ſeiner Gerähtſchafft, feſt und unverbrüchlich zu halten mit Hand und Mund angelobet, rechtliche beneficien dabey wohlbedächtlich renunciirende, alles getreulich und ſonder Gefehrde. So geſchehen in den

Anno

Lit. C.

Mandatum,

angeſchlagen am Raht-Hauſe/ Börſe und in der Schiffer-Geſellſchafft/ den 7 Septembr. Anno 1652.

Nachdeme E. Hochw. Rahte Klagten vorkommen, ob ſolten einige der hieſigen Schiffer, unangeſehen ſie auf andere Oehrter und nicht recht zu anhero auf Hamburg befrachtet ſeyn, ihnen doch Cognoſcemente, Certepartien und andere Briefliche Uhrkunden mitgeben laſſen, als wären ſie anhero auf Hamburg befrachtet; Und wenn ſie von frembden Schiffen in See, wohin ſie gehen, befraget werden, alsdann dieſelbige Documenta produciren, die auf Hamburg lauten, und die anderen ſupprimiren; Nachgehends doch auf andere Oehrter gehen und nicht gerad zu anhero, wie ſie in See angegeben haben, kommen. Dannenhero in das Künfftige auch denen die recta anhero deſtiniret, und darauf

darauf wahrhafte Cognoſcementa und Briefe haben, weniger Glaube beygemeſſen, und alſo der Schiff-Fahrt und dem gemeinen Commercio allerhand Schade und Ungelegenheit zugezogen werden möchte;

Alſo thut E. E. Raht alle und jede Bürger und Einwohnere, inſonderheit auch die Schiffere alles Ernſtes hiemit vermahnen und denſelben gebieten, daß niemand andere Cognoſcemente, Certepartien oder Briefliche Urkunde, denn auf die Oehrter, worhin ſie wahrhafftig befrachtet, zeichnen und annehmen, weniger die Schiffer ſolche unrichtig gezeichnete und ſupponirte Documenta in See vorzeigen ſollen, mit dem Anhange und ernſter Verwarnunge, woferne von Kaufleuten oder Schifferen hiewider gehandelt, und Ungelegenheit, Schaden oder Verantwortung daraus entſtehen und veruhrſachet werden ſolte, daß ein jeder, ſowohl Kaufmann als Schiffer ohne allen Reſpect oder Einrede den dadurch veruhrſachten Schaden aus ſeinen Haab und Gühtern, ſo weit dieſelbe nur immer zureichen können, beſſern und zahlen, oder in Ermangelung deſſen mit Incarceration und gefänglicher Haft dafür büſſen ſoll.

Wornach ſich ein jeder zu richten und für Schaden zu hüten.

Tit. XVI.

TIT. XVI.
Von Werffung und geworffenem Guhte.
CUM SUPPLEMENTO II.
Von Avarien.
SECTIO I.
AD RUBRUM.

§. 1.

Es folget in dieſem Titul die Materie von Haverien, worunter verſtanden wird, der Schade, welchen währender Reiſe das Schiff oder Guht, durch unverſehene Zufälle leidet. Und wie ſauer ſich auch die Interpretes wegen der Derivation dieſes Worts werden laſſen, ſo gar, daß auch einige es aus dem Hebräiſchen, Arabiſchen und Griechiſchen herleiten wollen; ſo iſt und bleibet Avaria ein Teutſches Wort, von Haven, Havenen, Haven. Vid. art. ult. h. l. Haverie oder Haverey, etwa daß Schiff und Guht übel gehavet, i. e. zugerichtet, oder daß man den Schaden bey der Ankunfft in den Haven allererſt ſpühret, berechnet und abmachet. Conf. Loccen. de Jur. maritimo Lib. 2. c. 8. n. 1.

§. 2. Es gibt dreyerley Ahrten von Avarien.

1. Ordinaire und kleine, ſonſt auch Commune genannt, worunter unvermeydliche und zu Befoderung der Reiſe gewohnte Belaſtungen und Ausgaben verſtehe.

X 2. Avarie

2. Avarie groſs, welche der Schade iſt an Schiff oder Guht, welcher durch gemeinſchafftliche Contribution von Schiff, Guht und der Fracht wieder reſarciret und erſetzet werden muß, wovon in ſpecie in unſerm Text gehandelt wird.

3. Particulier Avarie, worunter verſtehe, was durch unverſehene Zufälle dem Schiffe allein, oder den Gühtern allein und ins beſondere überkommt; welcher Schade nicht durch Contribution reſarciret, ſondern von dem Eigener allein getragen wird.

§. 3. Die Ordinaire hat ihre gewiſſe Limites, und wenn die Requiſita der Avarie groſs nur wohl examiniret werden, findet ſich leicht, was unter particulier Avarie fallen müſte. Conf. Art. 35. Correct. Tit. XIV.

§. 4. Obgleich nur eine Species der Avarie groſs, wenn mit Wiſſen und Willen des Schiffers und ſeiner Leute dem Schiffe und deſſen Ladung, um gröſſer Unglück zu verhüten, und Schiff und Guht zu ſalviren, Schade durch Werffen cauſiret, in Rubro gedacht; ſo finden ſich doch in dem Text noch die beyden andere Ahrten dergleichen Schadens, nemlich: das Hauen oder Kerven und Strangen, wenn ein Schiff in Zeit von Noht an Grund oder Strand geſetzet wird.

§. 5. Dieſe dreyerley Ahrten von Schaden treffen ſo wohl die, ſo würcklich dadurch Schaden leiden, als diejenigen, ſo in der That keinen oder weniger Schaden gelitten, weiln durch die Einladung der Gühter, dieſe mit dem Schiffe, juxta Leges Communionis, und per Pactum tacitum, in eine ſolche Verbindung und Societät geſetzet, welche den effect nach ſich ziehet, daß, was der eine Theil um Erhaltung und Conſervirung des andern leidet, der andere, ſo nicht oder weniger

niger gelitten, mittragen, und zu Erſetzung des Schadens gemeinſchafftlich, active & paſſive, contribuiren müſſe.

§. 6. Es hat Avaria groſs drey notas characteriſticas, oder requiſita und Kennzeichen, wodurch ſolche ſich von denen übrigen Ahrten von Avarien wohl diſtinguiret; nemlich es wird erfodert:

1. Daß das Unglück oder Schade an Schiff und Guht deliberato animo, mit Wiſſen und Willen des Schiffers und ſeiner Leute verurſachet werde.
2. Daß es in Zeit der äuſerſten Noht, um Schiff und Guht zu ſalviren, geſchehen müſſe; und
3. Daß dadurch Schiff und Guht würcklich gerettet und ſalviret werde.

§. 7. Ehe ich weiter fortgehe, ſupplire hier was unter der ordinairen kleinen Avarie, wovon das Schiff einen Drittel, und die Ladung zwey Drittel nach Laſten und nicht nach dem Wehrt träget, Cod. Ludov. L. 3. Tit. 7. art. 8. nach heutiger Praxi verſtanden werde: nemlich

§. 8. Ordinair Loots-Geld, aber nicht die Koſt, welche der Loots, ſo lange er im Schiffe iſt, genieſſet, und dem Schiffer allein zu Laſten bleibet. Wisb. S. R. art. 60. und Placat von 1563. art. 9. tit. *van Schipbrecking*. Feuer, Backen, Pahl und Lüchter-Geld, Anchrage, ordinaire Quarantaine Unkoſten und dergleichen. Zoll aber nicht, wenn diejenige, ſo die Gühter laden, und dem das Schiff gehöret, ſolchen zu ihren Laſten nehmen müſſen, woferne er nicht als ein generale Recognition, nach Landes Gewohnheit von Schiff und Guht bezahlet wird.

§. 9. Es ſeyn einige kleine Avarien von dem Commercio reguliret, als auf Portugal 10 und auf Italien 5 pro Cento, auf Franckreich 1½ Marck des Somers und 2½ Marck

X 2 oder

oder Livres des Winters pour Tonneau oder halbe Laſt; wobey zur curioſität notire, daß per ſolertiam negotioſam die Herren Frantzoſen, dem Winter mehr als dem Sommer Monate zulegen.

§. 10. Nach der Billigkeit wird, wann ein frembder Schiffer, der niemahls auf der Elbe geweſen, einen Helgeländer Lootſen einnimmt, und ſolchem ein extraordinair Loots-Geld gibt, mit zur kleinen Avarie gerechnet, weiln ihn die Unwiſſenheit entſchuldiget.

§. 11. Lichter- Schüt- und Ever-Lohn gehöret auch, nach jetziger praxi, mit in kleine Avarie, wann ein Schiff auf die Elbe kommt, und die Umſtände das Lichten erfodern, um die Untiefen paſſiren zu können, damit das Schiff an die Pfähle kommen möge. Wann aber ein Schiff mit ſeiner Ladung glücklich an die Pfähle kommt, hat der Schiffer mit den Entladungs-Unkoſten weiter nichts zu thun, ſondern wer ſein Guht haben will, läſſet es auf ſeine Unkoſten durch ſeinen Ever-Führer vom Bord holen.

Iſt aber die Avarie reguliret, wie in præcedenti, wird von dergleichen Unkoſten weiter keine Avarie berechnet.

Conf. art. 92. & 93. N. Rotterd. Ordon.

Art. I.

Iſt ein Schiff in Waſſers-Noht/ und der Schiffer begehrte zu werffen/ ſo ſoll man die Fracht-Leute fragen/ ob es ihr Wille ſey/ wäre es dann ihr Wille nicht/ und dem Schiffer/ ſammt zweyen

zweyen oder dreyen von den Schiff Männern deuch- te/ daß es wäre beſſer gethan/ als gelaſſen/ ſo mö- gen ſie werffen/ und wann der Kaufmann über- kommt/ ſo mögen zwey oder drey/ die mit in dem Schiffe geweſen/ und gute Leute ſeyn/ ſchweren/ daß es die Noht geweſen ſey. Wäre auch kein Kaufmann in dem Schiffe/ was dann dem Schif- fer/ ſammt dem meiſten Theil im Schiffe gut bedeuch- te/ das ſoll man thun.

Dieſer Articul fundiret ſich in dem Wisb. See-Recht art. 1.

Placat d. 1563. tit. *van Schipbrecking* art. 4. Stat. Vet. P. 31. Concordat Jus Lub. Lib. 6. tit. 2. art. 1.

in Waſſers-Noht) durch tempeſt, Sturm und Unge- witter, oder auch daß das Schiff einen ſchweren Leck hätte, wozu man ohne Werffen nicht gelangen, durch Pumpen kein Lentz halten, und das Schiff ohne Er- leichterung über Waſſer nicht erhalten werden könnte.

der Schiffer begehrte zu werffen) finde nöhtig und ge- rahten, und wolte werffen.

Fracht-Leute) Einlader vid. quæ not. ad art. 14. Tit. 14. nach alter Gewohnheit, da ſie mit im Schiffe waren.

ſammt zweyen oder dreyen von den Schiffs-Män- nern) den Steuermann, Bootsmann oder andern von den beſten und erfahrenſten, welche er, ob die Noht ſo groß, daß man werffen müße, conſultiret, und ihr Gutdüncken und conſens haben muß, weiln er es für

ſeinen Kopf allein nicht zu thun vermag. Unicuique enim creditur in ſua arte. L. certi juris C. d. Jud.

Stehen alſo die Caſus der Avaria groſſ zur arbitrage Gutdüncken und diſcretion des Schiffers und ſeiner Officirer.

Es iſt aber nicht geſagt, daß ſie eben ſo lange warten dürffen, bis die äuſerſte Noht ſie wircklich überfällt und zwinget, ſondern es iſt genug, wenn die Beyſorge der bevorſtehenden Gefahr ſo groß, daß ſie dergleichen vorzunehmen höchſt nöhtig befinden. Denn es iſt beſſer in Zeiten geworffen, als zu ſpäte gewartet. Vid. Weitſen §. 19.

Es muß aber der Schiffer durch ſeinen Schreiber, wenn er einen hat oder jemand anders von ſeinen Leuten alle Umſtände der Noht, und eines jeden Meynung, wenn zu Werffen reſolviret wird, fleiſſig notiren, auch die Liſte von denen Gühtern, ſo geworffen, oder über dem Werffen beſchädiget worden, zu Papier bringen laſſen. Seyn aber dieſe Umſtände oder einige derſelben wegen der Gefahr des Verzugs nicht wohl in acht zu nehmen, muß doch ſo viel aufgezeichnet werden, als die Zeit und Umſtände erleiden, und kommt es endlich auf die eydliche Auſſagen an.

der Kaufmann) iſt der Einlader, in præced. Fracht-Leute; der Schiffer muß das eydliche Zeugniß belegen laſſen an dem erſten Ohrt, woſelbſt er arriviret.

Er muß auch an dem Entladungs-Ohrt den Schaden præciſe angeben, und als Avarie groſſ abmachen laſſen; wenn es aber des Ohrts nicht füglich geſchehen kan, die Abmachung hieher remittiren oder ausſetzen. Conf. Jus Lubec. d. l. in fin.

Art. 2.

Art. 2.

Wann ein Schiffer in vorſtehender Waſſers-Noht/ zu Errettung Schiffs und Guts/ einige Güter werffet/ den Schaden ſoll man rechnen über Schiff und Gut/ geworffen und ungeworffen/ und der Schiffer muß die Güter an ſich halten bis zu der Zeit/ daß der Schade nach Antheil eines jeden Guts belegt iſt. Da aber der Fracht-Leute jemand unvermögen würde/ den Schaden mit zu belegen/ da darff der Schiffer nicht vor ſtehen. Würde auch die Maſt/ um Schiff und Gut zu retten/ gehauen/ oder Tackel/ Ancker oder Tau gekervet/ der Schade gehet über Schiff und Gut/ wie vorher gemeldet; jedoch iſt der Schiffer ſchuldig den Kaufmann zu fragen/ und gebe er nicht Vollbordt darzu/ darum darf der Schiffer das nicht laſſen/ mager ſchweren ſelb dritte/ als er zu Lande kömmt/ daß es die hohe Noht erfordert hat; Alle Güter ſeyn pflichtig den Schaden mit zu tragen/ ausbenommen freye Leute und Proviant/ der zu Unterhaltung und Zehrung wird mit geführet/ der Güter Wehrt ſoll man rechnen/ als das ander geldet in dem Marckte/ und das Schiff nach ſeinem Wehrt/ als der Schiffer es geſetzet/ beneben der Fracht/ und haben die Kaufleute die Wahl/ ob ſie es dafür anneh-

annehmen oder dem Schiffer laſſen wollen; da aber die Maſt/ Ancker/ Tackel und Taue/ von der Macht des Sturms oder Ungewitters zerbrechen/ oder verlohren würden/ den Schaden kan man nicht über alle rechnen.

Dieſer Articul hat verſchiedene Membra, und fundiret ſich gröſten Theils in dem 21. und 29. art. Wisb. S. R. und vor alleg. Placat d. l. und deſſen 6. art. iſt geblieben aus dem alten Stat. P. 33. conf. antiquum art. 22. vid. L. 2. §. 2. & 6. ff. ad L. Rhod.

zu Errettung Schiff und Guht) auch Leib und Leben.

einige Gühter) wobey zu attendiren, daß es die ſchwereſten von Gewichte, und minſte vom Preiſe ſeyn müſſen, die man am erſten angreiffet, wenn man anders dazu kommen kan. Placat d. 1563. art. 5. tit. *van Schipbrecking* Königl. Dän. S. R. cap. 3. art. 10.

den Schaden ſoll man rechnen über Schiff und Guht/ geworffen und ungeworffen) L. 1. ff. ad L. Rhod. Si levandæ Navis gratia jactus mercium factus eſt. omnium contributione ſarciatur, quod pro omnibus datum eſt. Königl. Däniſch. S. R. d. l. art. 11.

SUPPLEMENTI II.
SECTIO II.

Vorgängig ſupplire h. l. weiter, was nach den See-Rechten und jetziger Praxi als Avaria groſſ geachtet und gerechnet werde, als:

1. Alles was geworffen und bey dem Werffen beſchädiget wird.

2. Alle

2. Alle gekapte und gekerfte Tauen und Schiffs-Geraͤhtſchaft.
3. Wenn ein Schiff durch Strangen an Grund oder Strand geraͤht, auch ſonſt strandet und zu ſitzen komt, und zum Wiederabkommen frembder Huͤlffe gebraucht, alle Unkoſten, wie auch Berg-Geld, Lichter-Geld und was ſonſt zu Befreyung Schiffes und Guhtes angewendet wird.
4. Extraordinair Loots-Geld, wenn ein Schiff wegen uͤberkommenen Leck oder in andern Nohtfaͤllen einen Haven geſuchet, und dieſe und dergleichen extraordinaire Unkoſten zu machen genoͤhtiget iſt.
5. Admiralſchafft-Koſten und Sein-Briefen.
6. Wenn der Schiffer ſein Schiff von Capern und Raͤubern, um ſeine Freyheit zu erhalten, rançonniret.
7. Alles, was der Schiffer an Guͤhtern ſolchen Capern, zu Erhaltung ſeiner Freyheit, freywillig uͤbergiebet.
8. Die Heilung und extra Unterhaltung der in der Defenſion eines Schiffes bleſſirter und gelaͤhmter Leute. Jmgleichen
9. Was ein Schiffer ſeinem Volck im Gefecht oder auch in andern gefaͤhrlichen Zufaͤllen, um ſie zu encouragiren, promittiret.
10. Victaille, Stuͤcken, Munition, Equippage und Kleider, wann ſie aus Noht geworffen werden.
11. Alle Unkoſten und Liege-Tage, welche nicht nach dem Lauf der Natur, ſondern durch dazu gekommene aͤuſerliche Gewalt, als Detention, Nehmung, Aufbringung, Strandung und dergleichen cauſiret, wovon in præced. Wie denn auch alle wegen extraordinairer Loͤſch- und Ladung, und anderwaͤrtiger Arbeit dem

Digitized by Google

Schiffs-Volck promittirte und zugeſtandene Verbeſſerung von Gage, und dergleichen mehr.

§. 2. Es iſt in allen dieſen Fällen darauf genau zu regardiren, daß die zur Avarie groſs vorhin angeführte Requiſita alle eintreffen, darum wann ein Schiff mit See-Räubern oder Capern ſchlags geweſen, und Schiff und Ladung dadurch beſchädiget wird, keine Avaria groſs machet, dann die Defenſion geſchiehet zwar um Schiff und Guht in Noht zu ſalviren, der Schaden kommt aber nicht aus der freywilligen Ubergebung; Wenn aber in Kriegs-Zeiten von Feinden, auch wohl von Freunden-Armateurs, Waaren oder Victualien, ohne oder gegen promittirte Zahlung, aus den Schiffen übergeben werden, ſolche Bezahlung aber nicht erfolget, glaube, daß es zur Avaria groſs gehöre, weiln die Ubergebung mit Willen des Schiffers, aus Noht, der Chicane abzukommen, und die Reiſe ohne Aufenthalt befodern zu können, geſchiehet: dann dergleichen Anſinnen iſt allemahl mit der Violence verknüpfet, daß, was man nicht mit Güte geben will, mit force genommen wird. Wann nun der Schiffer dieſen Weg einſchläget, ſo præſerviret er das übrige für der beſorglichen Gefahr. Peck. ad L. 2. §. 2. in fine, ad L. Rhod. Semper inſpiciendum an damnum omnium cauſa datum ſit, & an eorum interſit, cum quæritur, an Contributioni ſit locus. ad L. 2. §. Si navis ad L. Rhod. Vid quæ not. ad art. 1. Tit. XIX.

§. 3. Verſchoſſen Kraut und Loht aber, nebſt Gewehr, gehöret nicht in dieſe Avarie gegen Grotii Meynung in Introduct. Lib. 3. Tit. 22. denn es iſt zu dieſem Defenſions-Gebrauch deſtiniret.

§. 4. Jmgleichen nicht, was durch Gewalt des Ungewitters bricht, über Bord fällt und verlohren gehet, auch

keine

keine Schlitage und Verärgerung der Schiffs-Geräht͡ſchaff-ten, noch weniger was außlecket, naß oder verdorben wird inwendig des Raums, wann es nicht durch die Werffung cauſiret. L. 4. §. cum autem ff. ad L. Rhod.

§. 5. Weiter kan regulariter nicht in Avarie kom̃en, wenn der Schade dadurch verurſachet, daß der Schiffer das Schiff überladen oder ungebührlich geladen, als auf den Uberlauf, wovon ad art. 35. Tit. XIV.

§. 6. Der Schade ſoll nun über Schiff, Guht und die Fracht gehen und berechnet werden, wobey zu mercken, daß freye Leute, die Proviſion des Schiffes oder Victualien, Krie-ges-Munition, der Officierer Equippage und der Matroſen Kleider, Gagen, Volcks Häuren und ordinaire Führung nicht contribuiren. Vid. art. 20. Wisb. S. R. Königl. Dän. S. R. cap. 3. art. 11. Von Pretioſis vid. art. ſequ. und von Bodmerey art. 6. Tit. 18. ibidemque notata. In Fällen aber, daß Schiffer, Steuer-Leute und Matroſen auſſer der ihnen geſtatteten Führung Kaufmanns-Güther im Schiffe haben, müſſen ſolche Güther andern gleich contribuiren, und von ſolchen Gühtern müſſen ſie auch Fracht bezahlen. Vid. not. ad art. 7. ſequ.

Die general Regul iſt, was keine Fracht bezahlet, be-zahlet keine Avarie. Vid. art ſequ.

§. 7. Weitſen von Avarien §. 21. moviret die Quæſtion ob das Boot, wenn es abgekapt und verlaſſen wird, in Ava-rie groſs gehöre? Credo quod ſic, nach der Regul von Hauen und Kerben. Ille diſtinguit, ob er in ſeinem Schiffe Raum gehabt, es bergen und ins Schiff ſetzen zu können, oder nicht. Priori Caſu gehöret es in Avarie, poſteriori nicht, weiln der Schiffer ſo geitzig geweſen, und ſein Deck ſo überladen, daß das Boot keinen Raum gehabt. Desgleichen wann er das

Boot ins Schiff nimmt, in dem Boot aber Kaufmanns-Waaren ſtauet, und hernach von dieſen Gühtern geworffen und das Boot gekerbet würde. Denn das Boot muß unbekemmert ſeyn, um in Zeit von Noht dienen zu können. Neue Rotterd. Ordon. von 1721. art. 90.

§. 8. Bevor man aber die Repartition machen kan, muß der würckliche Schade aufgerichtet ſeyn.

§. 9. Der würcklich geworffenen Gühter Schade wird erwieſen mit Unterſcheid wie in ſequentibus, entweder den Marckt-Preiß oder nach dem Einkauf. Der beſchädigten durch Taxation, oder öffentlichen Verkauf an den Meiſtbietenden, des Schiffes und was an ſeinen Geräthſchafften gehauen und gekerbet, oder geworffen durch die Taxation beeydigter Schiff-Leute, bey welcher die Moderation, nachdem das Schiff oder deſſen Geräthſchafft neu oder alt geweſen, obſerviret werden muß.

§. 10. Bey Kappung der Tauen kommt es auf des Schiffers Ausſage an, wie viel Faden lang er kappen müſſen, den taxiren zwey Reepſchläger nach der Qualität wie viel Daumen es dick, ob es alt oder neu oder halb geſchleten, oder geſchavelet, das gantze Tau nach dem Wehrt und Gewicht von Schiff-Pfund, und ziehen ab, ſo viel von dem Tau in dem Schiffe noch befindlich, desgleichen wann Schade an der ſtehenden und lauffenden Wand.

Wann ein Ancker gekappet, ſo wird das Boye-Reep und der Boyer, nebſt dem Ancker-Stock mit æſtimiret, das Ancker aber nach dem Gewichte, und was 100 Pfund wehrt gerechnet.

§. 11. Die Repartition des Schadens, welchen die nicht geworffene und nicht beſchädigte oder ſalvirte Güther ſowohl, als diejenige, ſo geworffen und in der Werffung beſchädiget, nach

nach Proportion, ſo weit ſie ſalviret, mittragen müſſen, quia ratio haberi debet inter eos, qui in Nave merces ſalvas habent cum iis qui in ſcapha perdiderunt. L. 4. ff. ad Leg. Rhod. gehet über Schiff, Guht und Fracht, wie im Text, geworffen und ungeworffen.

§. 12. Es ſeyn verſchiedene Meynungen, auf was Ahrt das Schiff contribuiren müſſe, als

§. 13. Das Schiff nach dem Wehrt oder nach der Fracht alternative. Wisb. S. R. art. 38. §. 1. Placat d. 1563. Tit. *van Zeewerping art. 6. De reghte Waerde van den Schepe, of de gehele beſprockene Vracht ter kieſe en optie van den Koopmann.* i. e. des Einladers.

§. 14. Lib. Conſulatus Maris cap. 94. die Helfte des Schiffes und die Helfte der Fracht.

§. 15. Andere, welches die in praxi recipirte Meynung, deme auch Weitſen §. 43. beypflichtet, daß der Wehrt des Schiffes und die verdiente Fracht in contribution gezogen werden müſſe, weiln beydes durch die Werffunge ſalviret worden. Hanſ. See-Recht tit. 8. art. 3. Gleich es dann auch nach unſern Stadt-Rechten alſo determiniret ſich befindet, in verbis: *Das Schiff nach ſeinem Wehrt, beneben der Fracht.*

§. 16. In den Gühtern aber wird das verlohrne und behaltene Guht zuſammen æſtimiret nach dem Marckt-Preiß, wie die behaltene Gühter verkaufft werden, Penning Pennings gliecke, jedoch daß die Fracht und ander Ungeld abgezogen werde. Wisb. S. R. art. 20. 21. 38. 69. 70. Caroli V. Ordon. d. 1551. art. 41. Placat d. 1563. *van Schipbrecking en Zeewerping* art. 6. contra Jus Civile in L. 2. §. 4. ff. ad L. Rhod. quod ſolum reſpicit ut damnum reſarciatur, non vero illis ſubvenit, qui lucrum ſentire cupiunt.

Lib. Conſ. in cap. 95. diſtinguiret, ob das Schiff die Helfte der Reiſe abſolviret oder nicht, daß priori Caſu der Preiß der verlohrnen Wahren zu ſetzen nach dem Marckt, wohin das Schiff deſtiniret; poſteriori nach dem Einkauf oder dem Marckte, woſelbſt das Schiff geladen.

Der Schiffer aber muß die Gühter an ſich halten ꝛc.) Lex 2. ff. ad L. Rhod. Ex Locato agi cum Magiſtro Navis debet, ut cœterorum Vectorum Merces retineat, donec portionem damni præſtent. Er kan es thun; aber es geſchiehet ſelten, weiln, wenn man mit bekandten Leuten zu thun hat, man vermittelſt producirung der Factur und Rechnung ohnedem zur Richtigkeit kommen kan.

Es kan aber doch in gewiſſen Fällen der Schiffer, wenn Avaria groſs diſputiret wird, die Gühter nicht vom Bord zu laſſen gezwungen werden, wann er, der Schiffer, gleich ſelbſt Schuld daran wäre, daß die Avarie in diſput kommt. v. g. Der Einlader hätte das gantze Schiff befrachtet, und wäre in der Certepartey verabſcheidet, daß kein Guht von jemand anders eingenommen werden ſolte; der Schiffer aber nähme dieſem ohngeachtet dennoch einige Gühter ein, und von dieſen Gühtern würde geworffen, und durch ſolche Werffung und Verluſt Schiff und Guht ſalviret, ſo iſt klar, daß hier Avaria groſs fundiret, und dem Eigener actio realis an die mit eingeladene Gühter competire. Wenn nun der Befrachter vermöge der Certepartie dieſe Avarie groſs diſputiret, obſchon derſelbe den Schiffer wegen nicht gehaltener Certepartie in Anſpruch zu nehmen befugt, ſo kan doch der dritte Mann, welcher den Schaden leidet, den Schiffer zwingen, daß er keine Gühter vom Bord abfolgen laſſen müſſe, bevor ihme wegen Avarie groſs auf eine oder andere

Weiſe

Weiſe ſatisfaction geſchehen. Conf. Quint. Weitſen Tractat von Avarien §. 55. 56. & 57. & quæ not. ad art. 35. Tit. XIV.

unvermögend) L. 2. §. 6. ad L. Rhod. Si quis ex Vectoribus ſolvendo non ſit, hoc detrimentum Magiſtri navis non eſt, nec enim fortunas cujusque Nauta excutere debet. Iſt jemand inſolvent und ein Concurs erreget, muß der Schiffer die Gühter an ſich halten und angeben, weiln ſie ad maſſam gehörig, will er anders auſſer Verantwortung ſeyn.

der Schiffer nicht vorſtehen) auch ſeine Rheder nicht, quia non tenentur in ſolidum.

die Maſt gehauen / oder Tackel / Ancker oder Tau gekervet) leg. oder Ancker-Tau. Wisb. S. R. art. 25. in groſſer Noht von Tempeſt, ſchweren Ungewitters und Sturms halber art. 39. Placat d. tit. art. 4. Hanſ. S. R. tit. 8. art. 2. Jus Lubec. Lib. 6. tit. 2. art. 5.

Es iſt aber bey dem Hauen und Kerben der Tackel und Tauen ebenfals wie beym Werffen, wovon ad art. 1. §. 2. zu obſerviren, daß auch die bloſſe Furcht der Gefahr, welche aus Unterlaſſung dieſes Hauens und Kerbens entſtehen könnte, genug, ex juſta cauſa & timore quamvis vere periculum non fuiſſet, neque contigiſſet per L. 27. §. fin. ff. Loc. Vid. art. 8. ſequ. in verbis: Es iſt zu befahren. Denn eine wohlbegründete Furcht den Schiffer authoriſiret, damit zu verfahren. v. g. Ein Schiffer wäre bey der Convoy in Admiralſchafft oder ſonſt in Geſellſchafft, die übrige Schiffe wären unter Segel, er könnte ſein Ancker ſo bald nicht kriegen, und aus Furcht, er möchte ſich verſäumen und darüber Schiff und Guht in Gefahr ſetzen, kappet er ſeine Tauen, und läſſet die Ancker ſtehen. Iſt Avaria groſs, vid. Quint. Weitſen

Tractat

Tractat von Avarien §. 18. Neue Rotterd. Ord. d. Ao. 1721. art. 89.

Schade gehet über Schiff und Guht) weiln alle requiſita, wovon in præced. ſich hier beyſammen finden.

den Kaufmann zu fragen) vid. art. 14. tit. 14. præced. Wisb. S. R. art. 20.

freye Leute und Proviant) L. 2. §. 2. ad L. Rhod. Vid. quæ not. in præced. von den Victualien: Paſſagiers, als freye Leute, die kein engagement beym Schiffe haben, ob ſie ſchon pro portorio etwas bezahlen, quia liberum corpus non recipit æſtimationem, für ihre Perſohn, per d. l. von ihren bey ſich führenden Gühtern aber müſſen ſie andern gleich, nach dem Wehrt ſolcher contribuiren, wenn ſie davor Fracht erlegen, oder auch vor dem Werffen anzeigen, wann ſie etwas beträgliches bey ſich führen. Conf. art. ſequ.

als das andere geldet in dem Marckte/) nach vorhin angeführten See-Rechten, in dem Marckte, wohin das Schiff deſtiniret und löſchet.

nach dem Wehrt/ als der Schiffer es geſetzet/) ſtehet alſo die Taxation und Angabe des Wehrts bey dem Schiffer, welcher ſich vorzuſehen hat, nach der Billigkeit ſolche einzurichten, weiln die Kaufleute, i. e. die Einlader, welche an ihren Gühtern den Schaden leiden, welcher reſarciret werden muß, per ſequentia die Wahl haben, ob ſie das Schiff für den taxirten Preiß annehmen oder dem Schiffer laſſen wollen. Jus Lub. Lib. 6. Tit. 2. art. 3.

beneben der Fracht) nach dem Hänſiſchen Tit. 8. art. 3. gegen die Deciſion der alten See-Rechte, wie in præcedenti

cedenti notiret, als welche alternativam entweder das Schiff oder die Fracht ſtatuiren. Vid. tamen Wisb. S. R. art. 20. und art. 9. ſequ. Die Fracht verſtehet ſich von der verdienten Fracht, und von dem, was nach Abzug der Victualiſirung, Volcks-Hauer und Unkoſten übrig bleibet, weiln ſie nicht weiter contribuiret, als von dem, was in Caſſa fällt.

von der Macht des Sturms zerbrechen oder verlohren) Wisb. S. R. art. 12. Hanſ. tit. 8. art. 20. und genieſſet dieſes Brechen und Verliehren keiner Avarie, denn es verſtehet ſich von ſelbſt, daß bey einem Schiffe gute Maſten, Ancker und Tauen ſeyn müſſen, dafür der Schiffer ſorgen muß, und wenn was daran bricht, iſt der Schade für des Schiffers Rechnung. L. 2. §. 1. Si conſervatis ff. ad L. Rhod. Concordat Jus Lubecenſ. L. 6. tit. 2. art. 4. & 6.

Jedennoch in dem Fall, wenn eine Maſt bricht und fällt über Bord mit ſeinen Marſen, Segeln und Rahen, und um ſolch Stück Maſt, aus Furcht, daß durch das Schlingern das Schiff und Guht in Gefahr geſetzet werden dörfte, loß zu werden, der Schiffer die Haupt-Tauen und die ſtehende Wand kappen müſte, ſo fällt auch die gebrochene Maſt mit den gekapten Tauen und Wand in Avarie groſs, weiln man ſolchen ohne das andere nicht hat quit werden können. Vid. Weitſen §. 49.

Art. 3.

Hat jemand bahr Geld / Perlen / oder Edelgeſtein bey ſich in dem Schiff / und man

aus Noht werffen muß; er ſage daſſelbe von ſich oder nicht/ ſo ſoll er gleichwohl nicht deſto weniger/ andern/ die Güter in dem Schiffe haben/ gleich/ Haverey geben und bezahlen.

Fundiret ſich in dem Placat d. 1563. Tit. von Avarien art. 7. Conf. L. 2. §. 2. ff. ad L. Rhod.

bahr Geld) iſt gemünzet, item ungemünzet an Silber und Gold in Barren, weiln es als Kaufmanns-Guht verzollet, und Fracht dafür bezahlet wird. Wie dann auch Conoſſemente, zuweilen auch in Form von Wechſel davon gegeben werden. Vid. Quint. Weitſen von Avarien §. 26.

Vorbeſagtes Placat d. l. nach dem innerlichen Wehrt. Stat. antiqu. art. 32. & Stat. Vetus P. 34. Rede-Geld, wenn es verſchwiegen wird, ſoll geben einen Pfenning, wann Schiff und Guht zwey Pfenning gibt, zum Werff-Gelde. Saget aber, der es bey ſich führet, es von ſich, und daß er auf dem Gelde nicht wolle geworffen haben, ſondern es ſolle bleiben da er bliebe, ſo darf he nenes Warp-Geldes plichtig ſien, darvan to gevende, aber es wird auch nichts gut gethan. Jure correctum ob conſequentiam und kan ſich niemand eximiren. Jure Lubec. L. 6. tit. 2. art. 4. Würde auch Guht geworffen, welches der Schiffer einem guten Freunde über zu führen auf ſich genommen aus Gunſt und Freundſchafft, und dafür keine Fracht bedinget, ſo darf der Schiffer dafür nicht antworten. Verſtehe, daß es nicht in Avarie komme, weder active noch paſſive.

Edelgeſteine und Perlen) L. 2. §. cum in eadem nave ff. ad L. R. oder andere Koſtbahrkeiten an gemachten Silber und Gold, auch koſtbahren Meublen, wenn ſie verzollet

verzollet ſeyn, Fracht dafür bezahlet, auch ein Conoſſement davon gezeichnet iſt. Wenn ſie für eine Recognition denen Schiffern zu transportiren anvertrauet, davon bekommt der Schiffer einen, und die Rheder drey Theile. Hanſ. S. R. tit. 3. art. 13. Was aber jemand an ſeinem Leibe träget, Juwelen und Ringe ausgenommen, kommt nicht in Avarie.

er ſage es von ſich oder nicht) Speciale Wisb. See-Recht art. 38. §. 3. daß er es offenbahren müſte ehe man würffe, wenn er es unter andern Gühtern verborgen. Neue Rotterd. Ordon. d. Anno 1721. art. 3. aber wie iſt es zu entdecken, wenn es verſchwiegen?

andern Gühtern gleich Avarie) Ita judic. in cauſa Warner Lüchtemackers Rheder: Sollen nach advenant der Wehrde von dem Gelde, den Wahren gliecke, dat Berg-Geld zu geben ſchuldig ſeyn. A. 1616. den 14 Octob. In Holland wird noch dieſe Stunde nur die Helfte des Wehrts von Contanten und Blocken zur Contribution gebracht, wovon Verver in ſeinen Anmerckungen ad art. 7. Placats.

Wie, wenn nun in der Hitze des Werffens Stück-Gühter, worinn pretioſa verſtecket, und nicht angegeben, oder eine Kiſte, worinn nach des Eigeners nachheriger Auſſage dergleichen Koſtbarkeiten enthalten geweſen, geworffen würden; ſo muß man in Aufmachung der Avarie nach Weitſen-Erinnerung §. 59. acht haben, wie viel Fracht für ſolche Gühter oder Kiſte bezahlet, wie ſie dem Schiffer angegeben, an welchen Ohrte ſie im Schiffe geladen, imgleichen unterſuchen, wie hoch ſolche verzollet. Und nach der Fracht und dem Zoll müſſen ſie in Avaria geſtellet werden. Darum muß ein jeder ſich wohl vorſehen, daß er ſein Guht aufrichtig angebe.

Art. 4.

Wären etliche Güter/ über der Werffung verärgert/ oder gantz vernichtiget/ den Schaden ſoll man rechnen über Schiff/ Gut/ und die Fracht: wären aber Güter vor oder nach/ und nicht in der Werffung verdorben/ den Schaden rechnet man nicht auf Haverey. Es müſſen gleichwohl dieſelben Güter mit gelden/ den Schaden der geworffenen Güter/ nach dem Taxt als ſie zu der Zeit wehrt ſeyn/ und nicht nach dem Wehrte/ den ſie hatten/ ehe dann ſie verdorben ſeyn.

Iſt aus dem alten Statuto P. 35. geblieben. L. 4. §. 2. ff. ad L. Rhod.

über der Werffung) occaſione der Werffung, in der Zeit, wenn geworffen und in der Hitze und confuſion ſolcher.

vor oder nach) und alſo nicht durch die Werffung cauſiret.

rechnet man nicht auf Haverie) verſtehe groſs. Es bleibet aber particulier Haverie.

die Gühter) worauf particulier Avarie gefallen, wie auch diejenige, ſo bey der Werffung verärgert, in ſo weit ſie noch gut, und ſo viel ſie wehrt.

mit gelden den Schaden der geworffenen] dieſe Gühter müſſen mit contribuiren zu dem Schaden der geworffenen, und in der Werffung verärgerten oder vernich-

nichtigten, nach ihrem Wehrt, das iſt, wenn ein Guht vor der Werffung ſchon Avarie hat, und dadurch verärgert, ſo contribuiret es nicht weiter, als von dem Wehrte, den es zur Zeit der Werffung hat, bekommt es Avarie in der Werffung, ſo wird es, für ſo viel es noch wehrt iſt, zur Zeit der Werffung in Havarie berechnet. Es muß aber ſeine vor der Werffung erlittene Avarie allein tragen. Alſo durch die Werffung verärgertes Guht contribuiret nach ſeinem Wehrt, ſo weit es unverdorben; und genieſſet in der Avarie groſs die Erſtattung des Schadens, den es bey der Werffung gelitten.

Daß der Schiffer, wann er an ſeinem Löſchungs-Platz arriviret, und ſein Ancker geworffen, woferne er an ſeiner Ladung Avarie vermuhtet, ſolches innerhalb 24 Stunden andeuten müſſe, fundiret ſich in einem Mandat d. 1625. werin enthalten: Daß er ſich bey der *Admiralitæt* angeben, und ſeine *Certificationes* vor denen *Deputirten* vermittelſt leiblichen Eides belegen laſſen ſolle; unter der Verwarnung, daß er ſonſt keiner *Avaria* zu genieſſen, noch deßwegen inn- oder auſſerhalb Rechtens etwas zu fodern befugt ſeyn ſolle. Die Andeutung hat ihre Richtigkeit; das folgende wird in praxi nicht obſerviret: auch vermeyne nicht, daß die Unterlaſſung eben dergleichen effectum Juris nach ſich ziehen könne, weiln die Schiffer doch das Avarie Atteſt belegen laſſen.

Art. 5.

Wäre es auch/ daß man Ungewitters halben Gut würffe/ aus einem Schiffe in die See/ und die See in der Werffung in das Schiff käme/ und nehme dar Guht vom Bord/ in der

Zeit als man würffe / vor oder nach / und das Gut geräumet wäre von dem andern Gute / dar es mit belegt war / daß die See alſo ausgeworffen hätte / und man das beweiſen möchte mit dem Schiffer / und den jenigen die in dem Schiffe wären: ſo ſoll man das Gut / das die See alſo ausgeworffen hat / zu Rechte gelten / gleich andern geworffenen Gütern.

Iſt geblieben aus dem Statuto antiquo art. 29. & Vet. P. 36.

vor oder nach] doch daß die Noht ſchon da, die Reſolution zum Werffen genommen, und die Anſtalt durch die Aufbringung der Gühter aufs Decke ſchon gemachet.

und das Guht geräumet wäre von dem andern Guht / dar es mit beleget wäre / das die See alſo ausgeworffen hatte] reſtituendum, und das Guht, das die See alſo ausgeworffen, geräumet wäre von dem andern Guhte, dar es mit beleget war i. e. daß man es aus ſeinen Lager genommen, und aufs Decke gebracht, damit man zu andern Gühtern kommen möchte, die man werffen wollen, und geworffen, weiln der Schiffer gehalten delectum zu obſerviren, daß was ſchwehr und von wenigern Koſten am erſten geworffen werde.

Imgleichen, wann in Zeit von Tempeſt viel Waſſer auf dem Uberlauf ſtünde, und nach dem Pompen ſich nicht abziehen könte, und der Schiffer einige Gaten oder Löcher in ſein Schiff

Schiff zu hauen genöhtiget würde, und in ſolchen Fall einige Gühter bey der Pompen geſtauet, beſchädiget würden, ſo gehörte ſolcher Schade an den Gühtern und an das Schiff billig in Avarie groſſ. Weitſen §. 16. Neue Rotterd. Ord. d. 1721. art. 87.

Art. 6.

Wann jemand geworffene Güter wieder erlangt / ſo darf man dieſelben nicht gelten / ſeyn ſie aber vergolten / ſo ſoll er das Geld erſtatten / oder er ſoll die Güter laſſen folgen / denen / die ſie haben müſſen gelten.

Iſt geblieben aus dem alten Stadt-Buch P. 37.

L. 2. §. final. ff. ad L. Rhod. Si res quæ jactæ ſunt apparuerint, ceſſat collatio.

geworffene Gühter wieder erlanget] daß ſie aufgefiſchet und geborgen, und alſo wieder erlanget werden.

ſo darf man dieſelben nicht gelten) in Avarie groſs gut thun, wohl aber was an Berg-Lohn und Unkoſten, ehe man ſie wieder erlanget, darauf gegangen, und was ſie an ſich in der Werffung Schaden gelitten. Wäre aber die Frage, ob auch ſolche geborgene Gühter alsdann in Avarie groſs contribuiren müſſen? Die Deciſion findet ſich in art. 2. præced. geworffen und ungeworffen, ob tacitam Societatem der eingeladenen Gühter unter ſich und dem Schiffe.

ſeyn ſie aber vergolten) daß der Schade abgemacht, und ſie ſchon in Avarie groſs gut gethan.

Er/

Er/] der Eigenthümer, welches er ſeinen Mit-Intereſſenten, falls er einige hat, kund thun muß.

das Geld] welches er aus der Repartition der Avarie empfangen.

denen/ die ſie haben müſſen]. denen Mit-Intereſſenten, welche in Avarie groſs contribuiret, denn ſie gehören ad maſſam, & bona fides non patitur, ut idem bis exigatur.

Art. 7.

So jemand von dem Schiffs-Volcke etwas mehr/ dann ſeine beſcheidene Führung/ darinnen er von Haverey gefreyet iſt/ eingeſchiffet hat/ davon gibt er Haverey andern gleich.

Vid. Stat. Antiquum art. 27. & Vetus P. 38. En Scipman geldet nicht van ſiner Voring tor Warping ehr halver Laſt, men warpet man baven halver Laſt, ſo geldet he mede wat geworpen wart, Marck Marck geliek. To halfer Laſt, iſt die halbe Ladung. Vid. P. 28. dat Schip van gantzer Laſt, i. e. das gantze Schiff, alſo die Führung ſoll nicht in Avaria contribuiren ehe halber Laſt, i. e. ehender die Werffung ſo groß, daß die halbe Ladung geworffen werde. Jus Lubec. tit. 2. art. 1. Lib. 6. Daß die Schiff-Leute von den Gühtern, ſo ſie über die Führung bey ſich haben, nicht contribuiren ſollen, ſo ferne über einer halben Laſt ſchwehr nicht geworffen wird.

mehr denn ſeine beſcheidene Führung] vid. quæ not. ad art. 15. tit. 14. præced. weiln Führung keine Fracht bezahlet,

zahlet, iſt ſie frey von Avarie. Wenn aber über die Führung oder ſtatt derſelben Kaufmanns-Gühter geführet, wie die Fracht, ſo muß auch Avarie bezahlet werden.

Art. 8.

Wann ein Schiff an Grund ſiegelt/ und es iſt zu befahren/ daß Schiff und Gut möchte Schaden leiden/ könte man daſelbſt haben kleine Schiffe/ was das koſtet/ ſollen bezahlen Schiff/ Gut und Fracht/ gleich Werff-Gelde; und wäre dar kein Kaufmann in dem Schiffe/ als es an den Grund ſiegelte/ ſo mag der Schiffer mit zween Schiff-Männern ſchweren/ will man es ihnen nicht zuglauben/ daß Schiff und Gut in Noht geweſen iſt.

Iſt geblieben aus dem alten Statuto P.39. Wisb. S.R. art.55. Conf. Placat d.1563. tit. *van Schipbreckinge* art.4. Grot. in Introd. l.3. c.29. n.12. & 14.

wann ein Schiff an Grund ſiegelt] der Articul iſt mit zu verſtehen von Strangen, wann in Zeit von Noht, um Schiff und Guht zu ſalviren, der Schiffer mit ſeinen Officirern reſolviret, das Schiff auf den Grund oder an Strand zu ſetzen. Oder auch, wenn das Schiff ſonſt ſtrandet durch hart Wetter und Wind, und um Schiff und Guht zu ſalviren, und ſolches wieder vom Strand zu bringen, Gühter gelöſchet würden.

es iſt zu befahren) ex metu, obgleich die Gefahr würcklich nicht exiſtiret, dergleichen in antecedentibus angeführet.

kleine Schiffe) Schmacken, Prame, Ever als Lüchter, worinn die Gühter, um das Schiff zu erleichtern und wieder in die Tieffe zu bringen, einzuladen. Von dem Schiffs-Boht vid. art. ſequ.

was das koſtet) dieſes extraordinair Lüchter-Geld gehöret in Avarie groſs.

der Schiffer mit zweyen Schiff-Männen ſchweren) L. 3. C. d. Naufragis: Duorum vel trium Nautarum quæſtione habita, cæteri ab ejusmodi nexu liberentur. Quid enim? quod non abunde intra præfinitum numerum ſolers quæſitor inveniet.

Hodie werden alle Avarie Atteſtationes coram Dno Secretario Admiralitatis beleget, und bringet deſſen Subſtitut-Schreiber ad requiſitionem entweder der Rheder, der Einlader oder der Schiffer den Caſum quæſtionis und wie ſelbiger arriviret mit allen Umſtänden zu Protocoll, die Leute, welche abgehöret werden ſollen, werden in Perſohn ſiſtiret, welche gemeiniglich ſeyn die Officirer, als der Steuermann, der Botsmann, der Schimmann, der Schiffs-Zimmermann, der Koch und ſo weiter; wenn es verlanget wird, der Schiffer ſelbſt, und wenn es die Nohtwendigkeit erfordert, alle und jede ſo im Schiffe geweſen, ſo gar auch die Jungen über 14 Jahre, auch wohl die Paſſagiers, wenn es Umſtände ſeyn, ſo unter ihrer Wiſſenſchafft fallen.

Der Herr Secretarius lieſet ihnen die Warnung des Meyn-Eydes vor, und nimmt ihnen dahin den Eyd ab: daß ſie in dieſer Sachen, warum ſie befraget werden, die reine lautere Wahrheit und was ihnen davon bewuſt, bezeugen und aus keiner Urſache das geringſte verſchweigen wollen,

len: præſtito juramento lieſet er ihnen die Contenta deſſen, was ad Protocollum gebracht, vor, und notiret die Auſſagen und dasjenige, was ein oder der andere zu moniren hat: unterſchreibet darauf die Namen der deponentium nebſt deren Alter und Qualität, worinn ſie bey dem Schiffe geſtanden. Das Purgatorium findet ſich allemahl in fine. Ubrigens nehmen Deponentes mit in ihren Eyd, daß ſie bey der eingehabten Ladung redlich gehandelt, nichts davon veruntreuet, unter ſich partiret, oder über Schiffs-Bord practiſiret, wüſten auch nicht daß jemand des übrigen Schiff-Volcks ſolches gethan haben ſolte.

Es wird regulariter niemand ad videndum jurare citiret, gleich dann auch keine interrogatoria gebräuchlich.

Dieſe alſo aufgenommene Atteſtationes werden ſub Sigillo Admiralitatis expediret, und haben plenam fidem. Jedoch erinnere mich, daß bey meiner Zeit dieſer Summariſchen Abhörung nun und dann contradiciret, und werden in Protocollis ſich exempel finden, daß auch wohl ein Admiralitäts-Herr dazu deputiret; daß Pars bey der Beeydigung gefodert und gegenwärtig geweſen; wie denn auch, daß über gewiſſe Articul Deponentes, und zwar ein jeder abſonderlich, examiniret worden.

Art. 9.

Erfordert es die Noht/ daß man ein Schiff muß leichten/ damit es über Grund kommen/ und deſto beſſer in die Hafe möge gebracht werden/ da dann ein Theil der Güter in das Boht oder Nachen/ geloſſet/ und damit verſüncken und

umkämen / den Schaden muß man rechnen über das Schiff / Gut und Fracht; bliebe aber hernach das Schiff mit den Gütern / den Schaden darf man von den Gütern / die in dem Bohte enthalten / nicht mit gelten.

Stat. Vetus P. 40. Wisb. S. R. art. 55. Plac. d. 1563. van Schipbrecking art. 10. L. 4. & 7. ad L. Rhod.

damit es über Grund komme / und deſto beſſer in die Have möge gebracht werden /) verſtehet ſich, daß durch dieſe Erleichterung in Noht, das Schiff die Gründe oder Untieffen paſſiren, und in ſalvo kommen möge; begreiffet alſo alle Mittel, die dazu dienen, nicht allein das Auslöſchen, ſondern auch bergen, und die Gühter in das flott gewordene Schiff wieder einzuladen, wie dann auch die Unkoſten, das Schiff von dem Grund abzubringen, durch Camele, Abgraben und andere Mittel, damit es wieder in die Tieffe gebracht werde; das Schiff aber muß in dem Stande bleiben, daß es bequem, ſeine Ladung an ſeinen deſtinirten Löſchungs-Platz bringen zu können: denn die Obligation zur Contribution gründet ſich nicht in dem Werffen allein, ſondern fürnemlich in der dadurch erhaltenen Conſervation des nicht geworffenen. arg. L. 2. in f. & L. 5. ff. d. tit. Von ordinairen Lichter-Gelde vid. in not. ad Rubrum.

in das Boht oder Nachen gelöſſet) Vid. quæ notavi ad art. præced. von Lüchten und Lüchtern. Stat. Vetus P. 39. Lichte-Schepe.

den Schaden muß man rechnen über Schiff / Guht und Fracht) wie in art. 2. præced. als Avaria groſs, weiln

weiln es aus Noht, um Schiff und Guht zu ſalviren, mit gutem Beraht und Willen des Schiffers und ſeiner Leute gelöſchet, und in Gefahr geſetzet worden. Königl. Däniſches S. R. Cap. 3. art. 20.

bliebe aber hernach das Schiff mit den Gühtern/) wann ein Schiff nach dem Werffen, Kappen, Lüchten Ranconnirung und in allen Fällen von Avarie groſs vergehet und bleibet, und alſo dadurch nicht ſalviret wird, kan keine Avarie Platz finden, ſondern was ſalviret werden kan, oder ſalviret wird, als gelöſchet und geworffen, gehöret dem Eigenthümer, und darff zu dem Verluſt des Schiffes und Guhts nicht contribuiren. L. 4. ff. h. Petrus van der Schelling JC. Theologus in Diatribe de L. Rhod. de Jactu c. 6. Vid. Neue Rotterd. Ordon. von 1721. art. 102.

Wenn aber der Zeit dadurch das Schiff ſalviret würde, nachhero aber durch einen andern Zufall ein ſolch Schiff nochmahlen werffen oder einen Schaden, unter Avarie groſs gehörig, ausſtehen müſte, contribuiren dieſe geborgene Gühter in Avarie groſs. d. l. art. 103.

den Schaden darf man von den Gühtern in dem Boht nicht gelden) auch andern Lüchter-Schiffen, als welche ſchon der Gefahr übergeben und abandonniret, auch ehe und bevor das Schiff mit den übrigen Gühtern geblieben, ſchon ſepariret geweſen, und tanquam ex incendio ſalviret. per L. 7. ff. ad L. Rhod.

Art. 10.

Wann ein Schiff / vorſtehender Noht halben / vor ein Land käme / dar es Haven müſte / und daſelbſt unbekannt wäre / ſo daß es einen Piloten bedürfte / was das koſtet / ſoll gelten Schiff / Gut und Fracht / als in geworffenem Gut verordnet iſt.

Stat. Vet. P. 41.

In dieſem Articul wird gehandelt von der Avarie groſs wegen extraordinaire Pilotage-Unkoſten in Zeit von Noht, um Schiff und Guht zu ſalviren, wovon ad art. 2. in præced. Wisb. S. R. art. 59.

Haven) in einem Haven ſeine Sicherheit ſuchen müſte.

Nach der wohlbegründeten Meynung des wegen ſeiner ungemeinen Gelehrſamkeit und Wiſſenſchafften, inſonderheit in Archaiologicis der uhralten Teutſchen Sprachen weitberühmten, und um das Vaterland Hochverdienten Bürgermeiſters, Herrn Johannis Anderson J. U. D. iſt haven ſo viel als ſalviren und ſicher aufbehalten, in MS. Stat. Friſico: We ehnen Doetſchläger huſet edder havet. Rythm. de S. Annon. §. 24. *daz er in vremidene Lande &c. ſo lange havite.* Gloſſ. 1. Boxhorn. Habunge detentio. Willerami Paraphraſis p. 10. *behavon & behavan.* Otfrid. III. 2. 36. *bihabet* conſervat. Konigshov. Chron. Alſat. pag. 19. den behüp er heime i. e. behält ihn daheime. Nobis reſtat handhaven, das Recht handhaben.

Sonſt bedeutet das alte Wort Have Opes & facultates, Have unde Goet, res mobiles, und in ſpecie ſe moventes, das

das Viehe, als worin der Alten Habſeligkeit, auſſer ihrem liegenden Guhte, vornemlich beſtande. Daher heiſſen in alten Frantzöſiſchen und Engliſchen Statutis *Avers*, und Latino-Barbaré *Avera, Averia, Averii*, Animaux domeſtiques, Equi, Boves, cœteraque animalia agriculturæ inſervientia, in agricolæ bonis & facultatibus computata; und *Averagium*, der Dienſt, den die Bauren von und mit dieſem Vieh ihrem Guhts-Herrn leiſten müſſen, in des de Lauriere Gloſſair. du Droit François Conſ. du Freſne & Spelmann. in Gloſſar.

In neuern Zeiten, oder nachdem die Kaufmannſchafft und See-Handlung aufkommen, und das Vermögen der Leute in mehrern Dingen zu beſtehen angefangen, hat man alle führende Habe, abſonderlich Kaufmanns-Waaren, bey uns Have, bey den Italiänern *Haver, Haveri*, bey den Spanier *Aver, Averes* genennet. Da dann die Italiäner dieſes ſpecialiſſime auf die beym See-Wurf ſalvirte Kaufmanns-Gühter und derer Contribution, zu Erſetzung des Schadens der geworffenen appliciret und *Avaria* genennet. Welches die Unſrige als expreſſiv von denſelben angenommen, und mit der ihrer vortrefflichen Ausdrückung halber ſo beliebten Endung Ey, (vid. Schottel. in Opere de Lingua Germ. l. 2. c. 11. p. 329.) durch Haverey ausgeſprochen.

daſelbſt unbekandt wäre) woraus zu folgen ſcheinet, wenn ihm das Fahr-Waſſer bekandt, daß er eben nicht gehalten einen Piloten einzunehmen. Vid. quæ not. in Supplem. von der Pilotagie §. 19. aus was Urſachen nach meiner wenigen Meynung angerahten, daß, obſchon dem Schiffer das Fahr-Waſſer bekande, er an Orten, wo Piloten zu haben, ſich deren zu bedienen.

Supple-

SUPPLEMENTUM III.

Von Diſpachen.

Gleichwie in vorhergehenden XVI. Titul die Materie von Avarien, nach Maßgebung unſers Statuti und der gemeinen Rechte abgehandelt; ſo folget der Connexität wegen in dieſem Supplemento, wie der durch Avarien erlittene Schade würcklich abgemachet und diſpachiret werden müſſe.

§. 1. Diſpache iſt ein Spaniſch Wort von Diſpacho, Gallis Depeche, promte expedition, eine geſchwinde und ſchleunige Abfertigung der Avarien, und da, wie in folgendem Supplemento von der Aſſecurance weiter ausführen werde, daß das förmliche Aſſecurance-Recht durch das Placat Königs Philippi II. de 1563. eingeführet, ſo iſt kein Zweifel, es müſſe dieſe Diſpachirungs-Gewohnheit als ein der Aſſeurance anklebendes Stück der Zeit mit introduciret ſeyn.

Es findet ſich hievon die Inſtruction an Diego Gonzales Gante, Oberſten Bevollmächtigten alle Verträge, Policen und Verſchreibungen zu regiſtriren, d. 11. Octob. 1570. zu Antwerpen publiciret, beym Marquardo in Adjunctis ſub Lit. S. angedrucket; worinn, obgleich kein modus, wie zu verfahren, vorgeſchrieben, dennoch enthalten, daß man die Gezeugniſſe von Avarien ihme bezahlen ſolle, gleichwie man vor pflegt zu zahlen: Woraus folget, daß er zugleich die Avarien nach dem der Zeit neuen Aſſecurance-Rechte abzumachen authoriſiret geweſen.

§. 2. Die Diſpachen werden von Quint. Weitſen in ſeinem Tractat von Avarien §. 22. & 28. auch Retule benahmet, vermuhtlich, weiln vor Zeiten unter der Diſpache geſetzet Retulit,

tulit, um ſolche zu authoriſiren, zum Beweiß, daß die Repartition geſchehen.

§. 3. In Holland geſchehen die Diſpachirungen durch Vonniſſe der Commiſſarien der Cammer von Aſſeurance, ſeynde ein Obrigkeitliches Collegium.

§. 4. Bey uns iſt eine authoriſirte Perſohn als Diſpacheur beſtellet, welcher vig. Concl. Ampliſſimi Senatus d. Anno 1666. von der Admiralität erwehlet und beeydiget wird. Vid. deſſen Eyd in den Beylagen ſub Lit. A.

§. 5. Und weiln eine Diſpache, inſonderheit nach den Reguln von Avarie groſs, recht und mit behöriger accuratezza aufzumachen, wegen der Vielheit der dabey vorkommenden Ausrechnungen allerhand Preiſen von Waaren nach den producirten Rechnungen und Facturen, des erlittenen Schadens, und deſſen nach der juſten Proportion eines jeden Intereſſe, ſo wohl active & paſſive, durch gemeinſahme Contribution zu regulirender Erſetzung, ungemeine Mühe und Arbeit im Nachſehen und Nachſinnen erfodert, ſo iſt dem Diſpacheur auch von der Admiralität ein jährliches Salarium von 500 Marck beygeleget, welches Anno 1687. den 6 Octob. Johann Philip Rademacher von derſelben zugeſtanden worden.

Übrigens hat derſelbe zu genieſſen für ſeine Proviſion von Avarie groſs 1. per mille von dem geſammten Capital, worüber diſpachiret wird, in courant Geld, weiln in ſolchem Fall alles zu Courant reduciret wird.

Von Aſſeurancen, ein Drittel pro Cent von der aſſecurirten Summa in Species, Cronen oder Courant, nach der Müntz-Sorte, worinn die Aſſeurance effectuiret.

Wenn der Schade unter 1000. Marck iſt, hat er 3 ℔. vor die Diſpache.

Digitized by Google

Der erſte Diſpacheur iſt geweſen Hanß Behn, welcher von E. E. Raht erwehlet, wie aus dem Mandat d. 1639. d. 30 Aug. zu erſehen. Vid. Beylage ſub Lit. B.

Es findet ſich auch dergleichen Mandat von 1672. daß keine andere Diſpachen auf der Admiralität angenommen werden ſollen, als die unſer Diſpacheur Rademacher verfertiget. Vid. Beylage ſub Lit. C.

§. 6. Es beſtehet ſein Officium darinn, daß wenn an einem Schiff oder der Ladung ſich einiger Schade oder Avarie eräuget, und ſolchen in Avarie groſs oder particulier Avarie zur allgemeinen Contribution oder eines jeden Bezahlung pro rata aufzumachen und zu repartiren von il m verlanget wird, daß er ſich alle Atteſtationes und Documenta, die Conoſſemente, die Facturen und Rechnungen geben laſſen müſſe: wie denn auch der alle Summen von Aſſeurancen, ſo geſchehen, auch die auf Bodmerey gelichtete Gelder aufrichtig bey ihm angegeben werden müſſen. Cod Ludov. Lib. 3. tit. 6. art. 53. bey Straffe der Verluſt des Aſſecurantz-Rechts. Uberdem muß er von allen Umſtänden, ſo wohl bey den Geaſſeurirten als Aſſecuranten, information einziehen, um alſo mit guten Fundament den Schaden quæſt. aufzumachen und repartiren zu können. Und habe ich wohlbedächtlich hier des Aſſeuradeurs erwehnet, weiln ein Concl. Admiralitatis d. 10. Jan. 1695. verhanden, daß, wenn künfftig jemand die Diſpache zu verfertigen inhibiren ſolte, der Diſpacheur nicht verfahren, ſondern dieſen mit ſeinen Cauſalibus an die Admiralität verweiſen ſolle, welches 1701. cum extenſione auf 10 Rthl. Straffe in jeden Contraventions-Fall confirmiret worden; jedoch iſt ſolches mit der Reſtriction zu verſtehen, daß wenn der oder diejenige, ſo ſolches inhibiren wollen, mit ihren Cauſalibus nicht einkommen würden, daß er alsdenn ihres

res Widerſprechens ohngeachtet mit der Diſpache zu verfahren ſchuldig, denn ſolcher durch die Contradiction verurſachte Aufenthalt dem Aſſecurato nicht præjudiciren muß. Vid. deſſen Reglement in der Beylage ſub Lit. D.

§. 7. Gleichwie nun hieraus zu erkennen was Diſpachiren heiſſe, ſo brauchet es auch keiner weitern Erklärung oder definition der Diſpache, welches das Document oder Inſtrument iſt, wodurch dieſe Aufmachung und Repartition bewieſen wird.

§. 8. Das Formale aber einer Diſpache beſtehet darin, daß ſolche begreiffen müſſe:

1. Speciem Facti auf was Ahrt und Weiſe das Unglück arriviret, wie ſolches durch eydliche Ausſagen und Atteſtationen bewieſen wird mit allen Umſtänden.
2. In Avarie groſs, entweder nach der Taxation, wann ſolche geſchehen, oder nicht, die eingeladene Gühter und eines jeden Einladers Intereſſe pro rata nach dem angegebenen wahren Wehrt, wie auch des Schiffes und der Fracht; und in particulier Avarien das verſicherte Quantum entweder des Schiffes, oder der Ladung, wenn es taxiret, nach dem taxirten Preiß, wo aber nicht nach dem angegebenen wahren Wehrt, nebſt der Premie von Aſſeurance und Reaſſurantie, woraus er das Quantum berechnet, worüber der erlittene Schade repartiret werden ſoll.
3. Den Schaden an ſich, an Schiff oder Gühter gelitten, und wegen der Unkoſten, ſo in Avarie gehören, die Enumeration aller Parcelen und Rechnungen, welchen das Drittel pro Cent von dem ad 2. deſignirten quanto, worüber der Schade ergehet ſo wohl, als die

 Provi-

Proviſion des Diſpacheurs, mit zugerechnet wird.

4. Die Vergleichung des Schadens mit dem Quanto, ſo contribuiren, und den Schaden als Avarie bezahlen ſoll, die Ausrechnung der Proportion dieſes gegen jenes, und die Vertheilung eines jeden Intereſſenten oder Aſſeuradeurs über das totale, nach advenant des habenden Intereſſe und der gezeichneten Summen.

§. 9. Um ſolches deutlicher zu machen, habe ein paar Diſpachen in forma in den Beylagen ſub Litt. E.F.G. anfügen wollen.

§. 10. Die Objecta der Diſpachen ſeyn groſs und particulier Avarien. Dann Ordinaire und Commune, wovon in Supplemento von Avarien Sect. I. ad Tit. præced. gehören regulariter hieher nicht.

§. 11. Die general Regul iſt in Avarie groſſ: daß aller Schade, welcher, um Schiff und Guht zu ſalviren, erlitten, mit allen Unkoſten, durch gemeinſame Contribution des Schiffes, der Ladung und Fracht wieder gut gethan; und in der particulier Avarie: daß aller Schade, welcher dem Geaſſecurirten widerfahret, mit allen Unkoſten von dem Aſſeuradeur bezahlet werden müſſe.

§. 12. In beyden Fällen aber beſtehet das Haupt-Fundament in der Æquität, woraus folget, daß nichts mehr gut zu thun, als was rechtlicher Schade iſt, welches dahin verſtehe, daß niemand mehr prætendiren müſſe als die See-Rechte und Uſances ihme mit Recht zu fodern zuſtehen, den lucrum ceſſans & damnum inde emergens gehöret hieher nicht.

§. 13. Das, was den Geaſſeurirten in Avarie groſſ zu Laſten geleget, wird nach deren Berechnung von dem Aſſeuradeur

radeur in der particulier Avarie pro rata des verſicherten, und der gezeichneten Summa wieder gut gethan, v. g. ein Schiff iſt in Avarie groſſ nach der Angabe auf 8000 Marck geſtellet, und iſt darauf gefallen 24 pro Cent Schade. Der Intereſſent und Mit-Rheder hat 2000 Marck auf ſein Quart-Part verſichern laſſen, auch ſolches alſo in der Police taxiret, und weiln er pro rata dieſe 24 pro Cent in Avarie groſſ contribuiret, alſo dieſen Schaden gelitten, ſo fordert er in der particulier Avarie ſolche wieder von ſeinem Aſſeuradeur. Hat er aber weniger verſichern laſſen, und iſt ein Theil unverſichert geblieben, oder er hat ſein Part um die Premie zu ſpahren, weniger in der Police taxiren laſſen, ſo wird der angegebene Wehrt in Avarie groſſ zum Fundament genommen, und kan er nicht mehr von ſeinem Aſſeuradeur fordern, als von dem Quanto, was würcklich verſichert iſt. v. g. Er hätte nur 1500 Marck verſichern oder ſein Part nur auf 1500 Marck taxiren laſſen, ſo kan er die in Avarie groſſ auf die 8000 Marck gefallene 24 pro Cento nur von den taxirten und verſicherten 1500 Marck in der particulier Avarie wieder fodern.

§. 14. Um aber zu wiſſen, was in Avarie groſſ und particulier Avarien, in allen Unglücks-Fällen durch Wetter und Wind, feindlicher Anhaltung, Werffen, Stranden, es ſey auf Ahrt wie es wolle, Schiff und Guht arriviret, wenn dergleichen Schaden in Diſpachen ausgerechnet und betheilet werden ſollen, angegeben, und in Rechnung paſſiret wird, ſo habe diejenige Puncten hieher ſetzen wollen, welche aus denen mir zu Geſicht gekommenen Diſpachen obſerviret, die zu Belaſtung und Vergröſſerung der Foderung einzuführen zugeſtanden werden.

§. 15. Zum voraus ſetze aber, daß der Haupt-Schade an Schiff und Guht, Rançon-Gelder, die Contribution-Gelder in Avarie groſs, Strand-Recht und wegen der Bergung accordirte Gelder und dergleichen den Schaden an ſich formiren, anbey daß die Premie von Aſſeurance, wie ſie accordiret, und Reaſſurance, iſt die Premie von der Premie zu demſelben Preiß, wie auch die proviſion des Diſpacheurs, und was zu liquidiren, welches in einer beliebigen Kleinigkeit beſtehet, um die Summe eben zu machen, in die Armen-Büchſe gegeben wird, in allen Diſpachen von Aſſeurance berechnet werden.

§. 16. Sonſt vergröſſern den Schaden

1. Advocatur- und Procuratur-Gebühren in reclame Fällen; wie auch
2. Reiſe-Gelder und Verzehrungs-Koſten derjenigen Perſohnen, welche bey dergleichen Negotiis gebrauchet werden, auch des Schiffers ſelbſt.
3. Regalien, ſo zu Facilitirung dergleichen Negotii angewendet.
4. Alle Proteſten.
5. Was bey Comparitien und Conferencen ſolcherhalben verzehret.
6. Brief-Porto von Correſpondencen, welche des Caſus quæſtionis wegen geführet werden.
7. Die von denen Gevollmächtigten berechnete proviſion und Unkoſten.
8. Mäckler-Courtage.
9. Extraordinair Loots- Feuer- Backen- und Brücken-Geld, und andere dergleichen Ungelder.
10. Unkoſten von einem geliehenen Ancker, Tau und dergleichen

gleichen Geräthſchafften, und wenn Schaden ſich daran findet.

11. Unkoſten ein Schiff zu löſchen, der Liege-Tage, nebſt der Fracht, der Lüchter Fahrzeuge Hauer.

12. Hauer der Wagen und Pferde, wenn Gühter zu Lande geführet werden.

13. Wenn ein Schiff tief auf einem Land ſtrandet, wie A. 1703. Claß Rohtſprach ohnweit Glückſtadt begegnet, daß es wieder abgegraben werden muß, dasjenige, was man den Eigenthums-Herren ſolches Landes, wie auch denen Abgräbern bezahlet.

14. Was an dem Zimmermann, Seilmacher, Block-Dreyer und Schmidt zu Herſtellung des Beſchädigten laut Rechnung bezahlet.

15. Die Unkoſten ein ſolch gelöſchtes Schiff wieder zu verballaſten.

16. Was über der verdienten Hauer wegen der extraordinairen Arbeit dem Schiffs-Volck zur Verbeſſerung von dem Schiffer promittiret oder accordiret.

17. Intereſſe und proviſion von verſchoſſen Geld.

18. Wann Wächter auf ein Schiff geſetzet, deren Koſt-Geld.

19. Die Zoll-Rulle à 3 Marck iſt, wenn, um zu wiſſen, welche bey einem mit Avarie belaſteten Schiffe intereſſiret, der Diſpacheur auf den Zollen ſich inquiriren muß.

20. Koſt-Geld des Schiffs-Volcks, wenn das Volck beym Schiffe bleibet, um das Eigenthum eines angehaltenen Schiffes und Gühter zu bewahren, zur Zeit der Anhaltung, und andere dergleichen würcklich und beweißlich verlegte Unkoſten.

§. 17. Unter

§. 17. Unter dieſen ſeyn doch einige, welche aus pregnanten Urſachen der Moderation unterworffen, geſtalten ich gefunden, und zwar in einer Diſpache von 1703. über Wilhelm von Geldern Schiff, welches zu Middelburg aufgebracht, daß die von dortigen Commiſſionaire übergebene proviſie und Unkoſt-Rechnung in der Diſpache moderiret. In einer andern von Claß Rohtſprach von ſelbigen Jahre gleichfalls die intereſſe von verſchoſſenen Gelde, weiter in einer andern von 1704. von Richard Fock Schiff, des Schiffers Koſt-Geldes und promittirte Verbeſſerung der Gage. Wie mir denn auch unſer Diſpacheur Jürgen Greve referiret, daß er von einer Rechnung eines get-xirten gekappeten Taues, weiln er darinn gefunden, daß das Tau geſchavelet geweſen, ein genanntes abgeſchlagen.

§. 18. Wann ein Schiff Avarie gemacht, und ohne daß ſolche reguliret nachgehends bleibet oder genommen wird, muß der volle Schaden bezahlet, und die erlittene Avarie überdem diſpachiret und bezahlet werden, wie dergleichen Caſus A. 1704. mit Schiffer Albert Labbe von hier nach Liſſabon arriviret.

§. 19. Dahero es geſchehen kan, daß ein Aſſeuradeur über ſeine gezeichnete Summam ein conſiderables mehr bezahlen muß, wie denn auch öffters arriviret, daß bloſſe Avarien ſo ſchwer fallen, daß ſie das verſicherte Capital weit überſteigen. Maſſen ein Aſſeuradeur, wenn mit ſeinen Conſens einmahl ein reclamirungs Negotium angefangen, nicht daraus ſcheiden kan, ſondern das Ende abwarten muß.

§. 20. Wenn aber gleich anfangs, wozu derſelbe aber in Hoffnung eines guten Ausſchlags ſich ſelten reſolviret, einer nicht mit eintreten wolte, glaube daß er die Sache abandonniren und ſich mit Bezahlung von 98 pro cento ſeiner gezeich-

zeichneten Summen loßwircken könne, maſſen in Communion wider ſeinen Willen zu bleiben man NB. re integra niemand nöhtigen, und jedweder ob dubium Litis Eventum ſeinen Rechten renunciiren kan, dagegen der Aſſecurat ſich mit Beſtande Rechtens nicht vermag zu ſetzen, als der auſſer der Indemniſation pro rata der gezeichneten Summa nichts weiter zu prætendiren hat.

§. 21. Eine ordentlich durch den Diſpacheur aufgemachte Diſpache aber hat plenam fidem, und wird in judicando, woferne nicht die Nullität der darin angefochtenen Puncten klar erwieſen, davon nicht abgegangen.

Beylagen

Lit. A.

Diſpacheurs Eyd.

Jch lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich E. E. Rahte und dieſer Stadt will getreu und hold ſeyn, ihr Beſtes ſuchen und Schaden abwenden, als ich beſt kan und mag, und in meinen anbefohlenen Ampte die Commercirende in Aſſecurantz-Sachen, Haverey und anderen See-Schaden, welche GOtt gnädiglich abwenden wolle, mit höchſtem Fleiſſe, und nach beſten Vermögen, beforderen, und darinn keine Freund- oder Feindſchafft oder jenig Anſehen der Perſohnen, weder Gifft oder Gaben bey mir gelten laſſen, ſondern als es ſich gebühret, rechtmäſſiger Weiſe alles berechnen und abthun, auch davon ſtets gute richtige Regiſtere und Bücher halten will, damit, welchen daran gelegen, und deren Copeyen bedürffig, allezeit davon Abſchrifft

haben und erlangen können. Ich will mich auch des Aſſecurirens gäntzlich enthalten und begeben, auch wann jeniger Streit unter den Partheyen von Schaden wird vorfallen, und ſie ſich nicht gütlich vergleichen, ſolchen Schaden nicht ehe berechnen und abthun, es ſey denn vorhero von E. Hoch-Weiſen Rahte oder den deputirten Herren und Bürgern der Admiralität oder zur Sachen erwehleten Compromiſſariis darinn erkannt oder laudiret worden.

Wenn auch Zeugen zu Beweiſung des erlittenen Schadens abgehöret werden, oder ich auch ſonſten auf der Admiralität beruffen werde, will ich mich willig allemahl einſtellen, und darüber alles Beſtes thun und verrichten, was mir in dieſem meinem Beruff als einem ehrlichen Mann zuſtehet und gebühret. So wahr ꝛc.

Lit. B.

Mandatum.

E. E. Raht will hiermit allen und jeden Bürgern, Einwohnern und Jedermänniglich erinnert, vermahnet und denſelben ernſtlich geboten haben, daß ein jeder, der Havarie oder See-Schaden hat, ſich desfalls bey dem von E. E. Raht hierzu erwehlten und hierzu abſonderlich beeydigten Hans Behnen angeben, und von demſelben all ſolche Havarie und See-Schaden berechnen und abthun laſſen ſolle; mit der Verwarnung, woferne jemand deme zuwider handlen würde, daß allſolche Havarie und See-Schaden ſo wohl in den Gerichten dieſer Stadt, als auch auf der Admiralität allhie nicht allein nicht erkannt, ſondern auch der Contravenient ſeines Ungehorſahms halber mit gebührend willkührlicher Straffe ohnnachläſſig beleget werden ſolle. Wornach

ſich ein jeder zu richten und vor Schaden zu hüten. Decretum in Senatu publicatumq; ſub Signeto 30 Auguſti 1639.

Lit. C.

Mandatum.

Nachdem E. E. Raht glaubwürdig berichtet, ob ſolte ein und ander dieſer guten Stadt ihme unterſtehen, Havereyen abzuthun, und darüber Diſpachen zu verfertigen, ſo doch darzu nicht angenommen, weniger beeydiget worden ſey; woraus nachgehends allerhand Streitigkeiten entſtehen, und für ihme ſelbſt nicht zu gedulden iſt: Als thut E. E. Raht hiemit Männiglichen kund und verwarnen, daß ein jeder, der es benöhtiget, ſeine Haverey durch den dazu beſtallten und darauf beeydigten Diſpacheur Johann Philipp Rademacher abthun laſſen ſoll, mit der Verwarnung, daß die in dieſer guten Stadt von anderen gemachete Diſpachen von keinen Würden ſeyn auch im Gericht nicht attendiret werden, und darzu der, ſo dieſelbe nach dato dieſes machen wird, in willkührlicher Straffe verfallen ſeyn ſoll. Wornach ſich ein jeder zu richten und für Schaden zu hüten. Actum & Decretum &c. den 2 April 1672.

Lit. D.

REGLEMENT,

Wornach ſich der Diſpacheur dieſer Stadt bey dem Commercio, in Abmachung der Havarien, zu richten hat.

I.

Wann jemand dem Diſpacheur eine Havarie einliefert, ſo muß der Diſpacheur gehalten ſeyn, die Documenta innerhalb

nerhalb vierzehn Tagen oder långſt in dreyen Wochen nachzuſehen, und wann daran keine fehlen, muß er die Diſpache davon innerhalb fünff à ſechs Wochen verfertigen und einliefern, wann aber einige an denen Documenten fehlen, ſoll er innerhalb gemeldten vierzehn Tagen oder drey Wochen ſolches ſchrifftlich dem Eigener bekannt machen; ſo bald ihme ſolche ermangelnde Documenta nun geliefert worden, ſoll er gehalten ſeyn, innerhalb fünf à ſechs Wochen, von dato ſolcher Einlieferung an, die Diſpache darüber zu verfertigen und dem Eigener einzuliefern. Solte es aber geſchehen, daß die gemangelte Documenta noch alſo nicht ſeyn, wie er ſie ſchrifftlich begehret hat, ſo ſoll er ſolches gleich oder in acht Tagen dem Eigener kund machen, und wann derſelbe ſie dann völlig eingeſchaffet hat, alsdann ſoll er in den fünf à ſechs Wochen die Diſpache verfertigen und dem Eigener zuſtellen.

II.

Weilen es ſich aber auch offt zuträget, daß Streitigkeiten oder ſchwere Puncten ſich eräugen, die der Diſpacheur ohne der Partheyen Gehör nicht abthun kan, vorkommen, muß derſelbe die Partheyen innerhalb vorgemeldten drey Wochen convociren laſſen, die Sache beleuchtigen, und ſelbige wieder zu vereinigen ſuchen, und wie ſie ſich alsdann vergleichen, ſoll er ſolches ſo fort in die Feder faſſen, damit er in allem Fall endlich darthun kan, daß die Sache alſo, wie er ſelbe diſpachiret, durch denen Partheyen veraccordiret worden.

III.

Da es auch offtmahlen geſchicht, daß von denen Partheyen verſchiedene ausbleiben, und derowegen dem Diſpacheur viel Zeit verdorben wird, auch an ſchleuniger Diſpachirung hindern thut, ſo muß feſt geſtellet werden, daß weñ der

der Diſpacheur die Parthеyen fodern läſſet (welches aber auf keinen Dienſtag oder Freytag, als Poſt-Tagen, geſchehen muß) es ſey denn, daß es die Parthеyen expreſſe begehrten, und damit friedlich wären, daß die Sache durch diejenigen, ſo gegenwärtig oder dazu deputiret worden, müſte abgemacht werden, und alſo die Ausbleibenden ſich ſolchen Schluß gefallen laſſen müſſen.

IV.

So trägt ſich auch öffters zu, daß die Parthеyen ſich nicht vergleichen können oder wollen, und die Diſpachirung offt Jahr und Tag gehindert wird, ſo wäre nicht übel, wann könnte eingeführet werden, daß man die Sache alsdenn dem löblichen Admiralität-Gericht kund machte, welches dann ſofort einen Herrn E. Hochw. Rahts, und zwo Bürger deputirte, welche die Parthеyen ohne Verzug fodern lieſſen, und mit denen erſcheinenden Deputirten der Aſſecuratoren die Sache, nebſt dem Diſpacheur debattirten, oder über die Puncten, worüber die Parthеyen nicht könnten einig werden, ihnen perſvadirten, die Sache dieſen Herrn und Bürgern in Händen zu ſtellen, und was dieſelbe nach fleiſſiger Uberlegung, wie es im Stadt-Buche und denen See-Rechten beſtehet, für gut befunden, müſten beyde Theile genehm halten; wenn dann ſolcher geſtallt alle Puncten debattiret, müſſen ſie ſchrifftlich, in Beyſeyn des Diſpacheurs, abgefaſſet, und mit der Herren Commiſſarien Hände unterſchrieben werden, auf daß alle Weitläufftigkeiten zu den Proceſſen, ſo viel möglich vermieden würden.

V.

Weilen auch die Prætenſiones unter denen Parthеyen zuweilen groß, ſo, daß man von dem Löblichen Admiralitäts-Gericht an E. Hochweiſen Raht appelliren kan, ſo wäre gut, daß der Diſpacheur alle Inſtance bey denen Intereſ-

Digitized by Google

ſenten thäte, dieſelbe zu diſponiren, einen Revers zu unterſchreiben, mit demjenigen, was auf vorgemeldete Weiſe durch denen Herren Commisſarien abgemacht und für Recht erkannt würde, friedlich zu ſeyn, und daß von dem Schaden, ſo nicht über funfzehn pro Cento des Capitals lieffe, nicht appelliret werden ſolte.

VI.

Es ſoll auch der Diſpacheur nicht den einen vor den andern, deſſen Documenten er richtig hat, præferiren, und vorwenden, dieſe oder jene Havarie und Verluſt ſey von gröſſerer Summa, und alſo mehr daran gelegen, ſondern er ſoll ſchuldig ſeyn, die Abmachung ohne Anſehen der Perſohn zu thun, damit niemand durch ſein Aufhalten benachtheiliget werde, wesfalls er einen Schein unter ſeiner Hand geben muß, wenn er die Documenta des Schadens empfangen hat. Hamburg, Anno 1705. primo Decembris.

Lit. E.

Diſpache.

Anno 1704. ady 15 Februarij.

BY een Atteſtatie voor den Notario Vincent Böhme op den 12ten der voorſz. Maent Januarij gepaſſeert, is te ſien, dat voor hem gecompareert was Schipper Pieter Wolderich van't Schip, genaemt de Freede, dewelcke onder præſentatie van Eede getuygt ende waerachtig verclaert heeft, hoe dat hy met ſyn dicht ende wel verſienen Scheepe den 20 Decemb. Anno 1702. met de Hamborger Convoye van d'Elve naer Rochefort was te ſeil gegaen, maer in't vervolg deeſer Voyagie hadden ſy de Nacht daerop ſoo een hart weer becoomen, dat de ſwaere Seeſtortinge, die ſy overgekreegen, haer nieuwe Sloepe uyt het Tackel geworpen, ende dierhalven genootſaket geworden, om Schip ende Goed te ſalveeren, deſelve met ſyn Riemen

Riemen ende Tackel te kappen, maer gelyck ſy in't proſequeren van haere Reiſe den 12 Januarij met een harden Storm by Leſard op laeger wall hun bevonden, hadden ſy by doncker ende miſtich Weer, oock continuerenden Storm, om Schip ende Goed te ſalveeren, reſolveeren moeten, tot Vallmuy binnen te loopen, alwaer dan den Schipper tot ſtoppinge van d'oncoſten ℔ 14. – *Sterl. op London traſſeert hadde, waerop den 25. dito weerom van daer waeren uytgeloopen, maer twee Daegen daernae leider door twee Zeuwſe Caapers genoomen worden, waermede ſy in de Sorles* 2. *Daegen gelegen hadden, ſoo dat in't uytloopen den* 2 *Febr. daerop neffens een van deeſe Caapers door* 3 *Franſſe Fregatten weer heernoomen, dewelcke gelyck hy naeder hant verſtaen, haer Schip tot St. Malo hadden opgebrocht, ende den eende Caaper hem den* 9. *dito neffens* 3 *van ſyn Volck, naer dien hun de Kleeren genoomen, tot La Hauge aen't Lant geſet, alwaer ſyne Liedens, naer dien hun door den Commiſſario hadde Reiſe-Gelt geven laeten, gequitteert, maer hy was alleen naer Cherbourg ende van daer naer St. Malo gegaen, alwaer hy ſyn Schip hadde gevonden, ende doen alle moogelycke deligentie gedaen, om t'ſelve vry te pleiten, maer hoe het voor hem aldaer was uytgevallen, coſten de proceduren betoonen, ende als hy van d'Elve was gegaen, hadde hy noch* 30 *Rdlr. by t'Schip gehad. Als hy deſelve atteſtatie die* 2 *van't Scheeps-Volck daernae meede in alles geconfirmeert hebben, breeder is blyckende. Dan heeft de voorſz. Schipper Wolderich onder dito Atteſtatie voor den Notario noch verclaert, dat hy die in Valmuy opgenoomene* ℔ 14. – *Sterl. tot repareren des Schadens, die hy door Storm in See gekreegen, uytgegeven hadde, naer inhout van ſyn Rekeninge.*

Om nu te ſien, wat ſoo wel het Schip als de Laedinge tot de gedaene Reclam-oncoſten als anders ſall coomen te contribueren, ſoo volget mits deeſen daervan de taxatie.

per Hendrick Pagez

Voor de Houtlaedinge, beſtaende in 99 *vuiren Balcken,* 14 *Schock Deelen, ende* 11500 *Pypen-Steeve, t'ſaemen mit oncoſten gecoſt - - - - - Marck* 4900: –

Het Schip wort getaxeert op - - - - Marck 14000: – –

Somma Marck 18900: –

Volgen

Volgen d'Oncoſten:

By een Reeckeninge van den Schipper Pieter Wolderich Lit. B. is teſien, dat hy in't Reclameren voor den Vryedoom van't voorſ. Schip ende Laedinge naervolgende Oncoſten betaelt heeft, als voor verteerde Coſten tot Hamborgh van den 12 *Febr. tot den* 10 *Mart. Anno* 1703. *alwaer hem de Caaper aen Lant geſet, met ander Oncoſten* - - *fl.* 35 : 10.

Voor hem ende 3 *Man van ſyn Volck een Paſſpoort* *fl.* 12 : —

Voor Reiſe-Geld van Hamborgh naer St. Malo met een Man, alwaer het Schip was opgebrocht, betaelt *fl.* 20 : 10.

Voor Oncoſten op d'Admiraliteit aldaer - *fl.* 37 : 10.

Aen de Commiſſaris van d'Admiraliteit - *fl.* 25 : —

Voor des Schippers ſyn verteerde Coſten van den 18. *Mart. tot den* 28. *Novemb. in ſyn Herberge, ſynde* 256 *Daegen, à* 24 *Sols per Daeg* - *fl.* 307 : 4.

Aen Mr. Giſet voor ſyn Correſpondentie op Paris en de Sententie - - - *fl.* 45 : 15.

Voor Reiſe-Geld en de verteerde Coſten van St. Malo naer Duinkercken - - *fl.* 42 : 10.

Voor Reiſe-Geld van daer naer Amſterdam *fl.* 25 : —

Van Amſterdam op herwarts verteert ende verreiſet *fl.* 45 : —

Ander kleene Oncoſten bedraegen in 8 *poſten* *fl.* 57 : 6.

Dan heeft Mr. Pagez ſyn Vrient tot Paris aen den Advocat aldaer weegen dito Schip ende Laedinge, luyt ſyn Notitie Lit. C. betaelt - *fl.* 156 : —

Somma *fl.* 809 : 5.

Die ſyn op Sr Herman Geertſen Backer, luyt ſyn Reeckeninge Lit. D. met 24 *pr. Cent verlies getraſſert, maeckende met Marck* 16½ *pr. C. Lagio Cour.* ℬ. 760 : 5.

Dan moet hier goet gedaen worden de Sloepe, die luyt Atteſtatie, met Riemen ende Taeckel is gekapt worden, waervoor den Schipper Wolderich, luyt ſyn tweede Reekeninge pretendeert Marck 105. *daervoor ſtelle* - - - *Marck* 94 : —

Noch

Noch heeft Sr. Backer aen den Not. Böhme voor diverſe Vollmachten temaecken, de Franſſe Sententie te translateren, oock d'Atteſtatie van den Raht albier int Frans t'ooverſetten als anders in alles, luyt ſyn Reeckeninge betaelt -	*Marck* 28:	8.
Aen de Hr. Secretario N. voor 2 *Atteſtatien*	*Marck* 12:	–
Voor Poort van Brieven van en naer St. Malo oover Engellant - -	*Marck* 27:	8.
Voor Loots-Gelt om t'Schip tot Vallmuy in ende uyt tebrengen ℔ 1: 10: *doen à Marck* 14: 2 *ß.*	*Marck* 21:	3.
Myn Proviſie voor deeſe Diſpache -	*Marck* 18:	15.
Aen d'Armen om te liquideeren -	*Marck* 4:	6.
Somma	*Marck* 962: 11:	6 ß.

Deeſe Marck 962: 11: 6 ß *voor Oncoſten bedeelt oover de Somma van* 18900 *Marck ſoo veel de voorſ. geheele laedinge met het Schip hiervoor is bedraegende, compt elck hondert Marck voor Avarie te betaelen* - - *Marck* 5: 1: 6: *pC.*

Bedeelinge.

per Hendrick Pagez voor	*Marck* 4900:	*Marck* 249: 9: 6.
Het Schip voor	*Marck* 14000:	*Marck* 713: 2: –

Ter Oirkondt ſoo hebbe ick deeſe Diſpache met eigenaer Handt onderſchreeven den 15. *Febr.* 1704. *in Hamborg.*

Johann Philip Rademacker,
Diſpacheur.

Lit. F.

Diſpache.

Anno 1704. *ady* 18 *Februarij.*

Alſoo Sr. Herman Geertſen Backer, hem van den 26 *Octob. tot* 8*ten Decemb. Anno* 1702. *albier heeft doen verſeeckeren van deeſe Stadt Hamborgh naer Rochefort, ende dat op het halve Caſco Scheeps met alle Gereetſchap ende Toebehoor van dien, in't Schip genaemt de Vreede, daerop Schipper Pieter Wolderich, ende met Conſent van d'Aſſuradeures, ſoo taxeert den Geaſſureerden dit halve Caſco Scheeps met alle dependentien op* 7000 *Marck ſonder de Premie, t'ſy ſulx min oft meerder mochte coſten ende waerdich weeſen. Conſenteerende meede dat hem ten vollen mach laeten verſeeckeren ende neemen tot hun Laſte alle perickel Schade ende Ongelucke, die ditto halve Caſco Scheeps in eeniger mannieren ſoude moegen oovercomen. Ende dat op goede ende quade tydinge.*

Op welcke Police albier in Hamborgh verſeekert is, als by deſelve in 14 *Partyen is blyckend, de Somma van* 7850 *Marck Lübs teegens* 13 *pro Cent Premie in* $\frac{1}{3}$ *Marck* -	*Marck* 7850: —
Ende is onverſeeckert gebleven -	*Marck* 190: 5:
	Somma Marck 8040: 5:

Volget de Taxatie.

Hierboven in de Police is te ſien, dat het halve Caſco Scheps met alle dependentien ſonder de Premie getaxeert is op -	*Marck* 7000: —
Aſſurantie à Marck 13$\frac{3}{4}$ *pro Cent met Courtagie*	*Marck* 927: 8.
Reaſſurantie ten ſelven pryſe -	*Marck* 112: 13.
	Somma Marck 8040: 5.

Atteſtatie

Dan blyckt by het Translat van een Extract uyt des Konigs Eſtats Rahts Protocoll, dat het voorſ. Schip met ſyne Laedinge by d'Admiraliteit tot St. Malo den 20 Junij Anno 1703. voor een goede Prys is verclaert, ende aen de 3 Capitains, dewelcke het genoomen, geadjudicert worden, maer alſoo de reclamanten van ditto ſententie geappellert ende haere Exceptiones heel wytloopich daer teegens ingevoert, die dan van de Caepers ſyde in allee weer belecht ſyn, ſoo heeft den Köninck in ſynen Raht die den 20 Octobr. Anno 1703. tot Fontainebleau gehouden, naer dat alles wel geconſiderert, daerop nochtans bevoolen, dat de voorſ. Sententie van den 20 Junij naer haeren inhout t'exequeren was, gelyck by dan aen de Bedienten der Admiraliteit tot St. Malo ſulx ter executie tebrengen oock bevoolen. Als by ditto Extract breeder is blyckende.

Volget dee Schade oover deeſe Police.

Hiervoor is teſien, dat het halve Caſco Scheps volgens den Taxt in de Police met Aſſurantie ende Reaſſurantie is bedraegende - Marck 7040 : 5.

Ende by de voornoomde Avarie groſſe is te ſien, dat het voorſ. Schip tot de gedane Proces Onkoſten heeft moeten contribueren van ℔ 14000 : *dat t'ſelve aldaer getaxeert is* M℞ 5 : 1 : 6 ß. *pC. de Somma van* - M℞ 713 : 2.

Dan heeft de Schade die het Schip door ſwaere Stormen, luyt Atteſtatie in See gekregen, weer te repareren tot Vallmuy in alles gecoſt, luyt des Schippers Reckeninge ℔ 13 : 4 : *doen* M℞ 14 : 2 : *in Courant Gelt* - - M℞ 186 : 6.

Somma Marck 899 : 8.

Daertegens trecke weer af de Sloepe, die over boort gekapt, en in Avarie groſſe bereeckent hebbe op M. 94 : —

blyven Marck 805 : 8.

Compt op de helfte voor deeſe Police	*Marck* 402 : 12.
Myn Proviſie van Marck 7850. à 1/2 *pC.*	*Marck* 39 : 4.
Aen d'Armen, om te liquideren	*Marck* — : 3 : 6.
Somma	*Marck* 8482 : 8 : 6

De voorſ. Marck 8482 : 8 : 6. *voor Schaede bedeelt oover de Somma van Marck* 8040 : 5 : — *ſoo veel het voorn. halve Caſco Scheeps, volgens den Taxt in de Police hiervoor met Aſſurantie en de Reaſſurantie is bedragende, compt tegens Marck* 105 : 8 *ß. pC.*

Bedeelinge:

Die Namen der Aſſeuradeurs, und die Repartition über die von ihnen gezeichnete Summen.

Ter Oirkondt ſoo hebbe ick deeſe Diſpache met eigener Handt onderſchreeven den 18 *Febr. Anno* 1704. *in Hamborg.*

Joh. Phil. Rademacher,

Lit. G.
Diſpache.

Anno 1704. *ady* 25 *October.*

Alſoo Sr. Chriſtoff Anthonio Lutterloo hem van den 29 *Novembr. Anno* 1702. *tot* 30 *Januarij Anno* 1703. *albier heeft doen verſeeckeren, van Zanten ende Zeſſalonia naer deeſe Stadt Hamborg ende dat op Coopenſchap gelaeden in't Schip, genaemt St. Marco, daerop Capt. Vittor Sartorio. Conſenteerende dat hem den vollen mach laeten verſeeckeren ende neemen tot hun laſte alle periquel Schaede ende Ongelucke, die dito Coopenſchap in eeniger manieren ſoude moogen oovercoomen, hun ſtellende van alles tot alles in des geaſſureerden Plaetſe, om hem in allen gevall Noot en Schaedeloos te houden, ende dat op goede en quade tydinge.*

Op

Op welcke Police alhier in Hamborg verſeeckert is, als by deſelve in 31 Partyen is blyckend, de Somma van vyf en twintig duiſent ſes hondert en vyftig Marck Lubs teegens 16 per C. in ½ ſegge - - - - Marck 25650: —

Dan heeft dito Sr. Lutterloo, luit ſyn Notitie Lit. B. tot Amſterdam op deeſe Coopenſchap noch verſeeckeren laeten ſl. 25900. doen à 50 Stuiver voor 48 ß. lubs met Marck 12 pC. augmentatie - - - Marck 34809: —

Marck 60459: —

Ende tot Genua Pat. 1600. die doen à 92 ß ſl. 3680. Banco, ende met Marck 16 pC. augmentatie Marck 5122: —

Nogh tot Venetia Ducat 1600. Courant maeckende met Marck 120 pC. Verlies Banco Duc. 1333⅓ ende à 87 ß alhier met Marck 16 pC. Marck 4105: —

Somma Marck 69686: —

Ende is onverſeeckert gebleven - Marck 22012: —

Somma Marck 91698: —

Volget de Laedinge:

By het geëxhibeerde origineele Cognoſcemente onder dato den 14 Novemb. Anno 1702. is teſien dat Sr. Simon Theodorj tot Zanten in't voorſ. Schip van Capt. Vittor Sartorio voor Reeckeninge en Riſico van SSrs. N. N. H. H. A. Aloiſo Morelly & Soone tot Venetia naer deeſe Stadt Hamborg gelaeden ende aen den geaſſureerden Sr. Chriſtoff Antonio Lutterloo alhier geconſigneert heeft, 200 Booten 63 halve ende 15 veerdels Corinten, dewelcke volgens Reeckening incoops met oncoſten ende 3 per Cent proviſie tot Zanten gecoſt hebben Reali 25097: 14. die hebben de SSrs. Hopffer & Bachmeyer luyt hun Reeckeninge uyt Venetie gereduceert op Ducat 28751: 16.

Ende voor hun proviſie bereekent à 2 pC. Duc. 575: 1.

Somma Ducat 29326: 17.

Daervan trecke af 120 *pC. Lagio teegen Banco moneta* - - - *Duc.* 4887:19.
Blyven Banco Duc. 24438:22.
Die worden gereduceert à 87 ß. *per Ducat met Marck* 16 *pC. Lagio de Somma van* *Marck* 77074:4.
Aſſurantie met ¼ *pC. Courtagie en* ½ *pC. Proviſie voor de Police buiten Landes, compt door malcander à Marck* 16:5 *ß. pC.* - *Marck* 12572:12.
Reaſſurantie ten ſelven pryſe - - *Marck* 2051:--
Somma Marck 91698:--

Den voorgenoemden Capt. Vittor Sartorio ſyne Laedinge Corinten in ſyn voorſ. Schip tot Zanten ingenoomen hebbende, is daermeede naer deeſe Stadt te ſeil gegaen, maer in't vervolg deeſer Voyagie was hun op de hooghde van omtrent 49 *Grad by het inſeilen van't Engelſe Canaal den* 5 *Febr. Anno* 1703. *eenen ſchricklicken ſwaeren Storm uit den Weſt-Suid-Weſten oovercoomen, alſoo dat ſy geene ſeils gebruicken cunnen, oock hadde het Schip door den ſtercken Stroom hem op d'eenne ſyde begeven, ende niet rieſen willen, oft wel alle mooglicke diligéntie daertoe geemployert, ſo was doch alles vergeefs geweeſt, waerdoor dan het Schip vermits ſy de geheele Nacht ſonder Seil in de queer geleegen, hadde begonnen Waeter overteneemen, oock ſoodaenich, dat het oover d'ander Laege Corinten geſtaen hadde, ende oft well hun Devoir met* 2 *Pompen ende Ballien genoech gedaen, ſoo hadde het doch niets helpen willen, en als de Nacht daerop de groote Stenge van booven neer was gevallen, dewelcke dan het Boort vant Schip door het vallen geheel terſmettert hadde, ſoo dat het Waeter daer door meer ende meer toegenoemen, dier halven ſy dan om ſoo veel moogelick het Leeven en de Goederen tebergen, het Schip op de Reede by Port Blanq geſet hadden, alwaer ſy eene Barque met eenen Lootſen tehulpe becoomen, ende hun uitterſte devoir gedaen, Schip en Laedinge te ſalveeren, maer t'ſelve was naer dat den Capt.* 2 *Tauen uit noot aenſlucken gekapt, aldaer tuſchen de Klippen aen gront geſtooten en verongluckt.*

Als

Als by het translat van een Franſſe Atteſtatie voor den Notario R. le Maiſtre en Simon door 13 van ſyn Scheeps-Volck onder præſentatie van Eede den 25 Mart. Anno 1703. tot Trequier belecht breeder is blyckende.

Ende by het translat van't Proteſt uyt het Frans onder date den 7 April Anno 1703. tegens den voorſ. Capt. Sartorio door Sr. Jacques Simon, nomine Sr. Noel Danycan tot Trequier gedaen, is te ſien, dat dito Sr. Danycan gepretendeert heeft, aen hem de geheele geſtrandete Laedinge Corinten uyt te leeveren, onder Præſentatie wat hem aen Vracht volgens Landes Recht ſoude coomen cunnen te betaelen, vermits hy 2 Scheepen parat hadde om deſelve weer ooverteeneemen, oft hy wilde hiermeede proteſteren, van alle Schade, Oncoſten en naedeel, mitsgaeders verlies en bederff, die hun by deeſe bitte ſoude cunnen aengroeyen, waerop hy dan van den voorn. Capt. tot Antwoort becoomen dat hy alldien hem de volle Vracht, van alle geſalveerde Corinten neffens die daerop gedaene Oncoſten wilde betaelen, oft ſulx tot Paris by den Venetianſen Ambaſſadeur tot niemant Præjudice deponeren, was hy prompt om deſelve uytteleeveren, maer ſoo niet, ſoude hy deſelve voor de Vracht ende Oncoſten vercoopen, waerop dan den 21 ditto beyde Parteyen tot St. Malo met malcander veraccordeert ſyn, dat den voorſ. Sr. Danycan aen den voorn. Capt. Sartorio voor ſyn prætenſie van Vracht ende Avarie in alles ſall goet doen fl. 8000: daer teegens will ditto Capt. Sartorio gehouden weeſen de Laedinge met een ander Schip tot 40 fl. voor het Vatt naer Hamborg te brengen.

Dan blyckt by het translat van een Notarial Frans Inſtrument door den Gerichts-Schryver en Not. J. E. Boramj tot Gernſey den 21 Mart. Anno 1703. gemaeckt, dat SSrs. Philip Taglon en Robbert Randall, Cooplieden aldaer, daerin verclaert hebben, hoe dat ſy op verſoeck van den Capt. Auguſtino Carminatj en Pierre Manger, Coopman aen Boort van ſyn Schip genaemt St. Jacob van Genoua in den Haeven de la Chauſée leggende, hun begeven hadden, om die uyt het by Port Blancq geſtrandete Schip St. Marco geſalveerde en door hem weer oovergenoomene 63 heele en 14 halve Booten lang in't Waeter

Waeter geleegene Corinten, hoe deſelve (vermits hy onderweegens door de Caapers aldaer opgebrocht, en daeroover in Engelland lange geprocedeert was) geconditioneert waeren, te beſien, — ſoo dat ſy de Corinten in haer Præſentie alle geoopent, ende bevonden deſelve alle waeren bedorven geweeſt, except een en ander Vatt, daer in de midde noch iets goedes was geweeſt, dat ſy t' ſaemen op ℔ 8000. *bevonden en geæſtimert, t' welcke den voorn. Capt. Carminatj tot differente pryſen aldaer vercocht, ende daervoor het Geld ontfangen hadde.*

Volget de Schaede oover deeſe Police:

Hiervoor is teſien, dat de voorſ. Corinten met Aſſurantie ende Reaſſurantie ſyn bedragende - *Marck* 91698: —

Ende by een Reeckeninge van den voorn. Capt. Auguſtino Carminatj in dato den 20 *Mart. A.* 1704. *is teſien, dat hy van de voorſz. bedorvene Corinten in 't Vercoopen tot Guernſey in alles gemaeckt heeft fl.* 1274: 10: — *Frans, die ſyn met hem bereeckent op* *Marck* 1274: —

Dan blyckt by een Courant Reeckeninge van Sr. Samuel Spengler uyt Amſterdam in dato 26 *Nov. Ao.* 1703. *dat hy die* 4 *Caveling Corinten, beſtaende in* 42 *heele,* 26 *halve en* 15 *quart Booten, die uyt het voorſ. Schip geſalveert ende met het Schip de Lindeboom, Schipper Magnus Bockelman (in Seeland opgebrocht geweeſt ſynde) ontfangen aldaer vercoht hadde voor fl.* 2033: 18. *die doen à* 50 *Stuyv. voor* 48 *ß. Lubs met Marck* 13 *per Cent augmentatie* - - *Marck* 2758: —

Noch blyckt by een Courant Reeck. van den geaſſureerden Sr. Chriſtoff An-

thonio

thonio Lutterloo in dato den 18 Junij jongſt, dat hy de reſteerende geſalveerde Corinten, beſtaende in 18 halve ⅛ Boot, ende 25 Oxhooft, die alhier ontfangen, aen differente vercocht, ende in alles daerdoor becoomen, de Somma

van Marck 2883: –

Mark 6915: –

blyſt Schaede Marck 84783: –

Ende by een Reeckeninge in dato 21 *Aug. jongſt door den geaſſureerden Sr. Lutterloo Capt. Carminatj en de* 2 *goede Mannen, als Sr. Pieter Heuſch en Sr. Carlo Matthieuw onderteickent, is teſien, dat dito SSrs. aen den Capt. hebben toe erkent, Sr. Lutterloo hem voor ſyne* 72 *Booten Corinten, die van Port blancq naer Guernſey, als oock voor* 44 *Booten, die deeſe Stadt Hamborg gebrocht, voor Vracht, Avarie ende ander kleene oncoſten betaelen ſoude* *Marck* 3056: –

Dan heeft dito Sr. Lutterloo, luyt ſyn voorſ. Reeckeninge by den ontfang en vercoopen der Corinten, voor Toll, Convoye-Geld, als anders in alles veroncoſtet - - - *Marck* 282: –

Noch heeft den voorſ. Sr. Spangler tot Amſterdam luyt ſyn voorſ. Reeckeninge aen den Schipper Bockelman voor d'ontfangene Corinten aen Vracht, Avarie ordinarie, als oock voor Oncoſten in't vercoopen, mitsgaeders in den Haeg voor Proces-Coſten, weegen het opbrengen van dito Schip in Seeland in alles betaelt fl. 2354: 2. *doen als vooren* *Marck* 3192: –

Item aen den voorſ. Capt. Sartorio volgens het voorn. accord, dat by de Laedinge Corinten tot ſoo veer gebrocht hadde voor Vracht, Avarie en ander Oncoſten fl. 8000, *Hollans Courant betaelt, doen als vooren* - - *Marck* 10848: –

Somma Marck 102161: –

Et *Voorts*

Voorts heeft Sr. Lutterloo aen Sr. Noel Danycan tot St. Malo luyt ſyn Wiſſel-Brief betaelt fl 2000: — Hollans Banco-Gelt, die op hem getraſſert, ende gelyck hy daerby verclaert, voor Strand-Recht, Berch-Loon, ende ander Oncoſten om de Corinten weer te laeden, betaelt hadde doen met Marck 17 pC. Lagio - - Marck 2808: —

Ende by een Reeckeninge van SSrs. Theodore & Jacob Jacobſen uyt London in dato den 11. *Februar. Anno* 1703. *is teſien, dat ſy int reclameren van de Corinten, die in't voorſ. Schip van Capt. Carminatj tot Port blancq ſyn gelaeden, ende door een Caeper tot Guernſey opgebrocht worden in d'Admiraliteit aldaer, als oock daernae int appelleeren veroncoſtet en betaelt hebben, als aen Mr. Everard Exton Procureur voor diverſe Oncoſten van Officien, Advocaten als anders luyt ſpecificatie in Engels de Somma van* - ℔ 55: 10: 4.

Andere kleene Oncoſten in 3 *Poſten* - 6: — 6.

Ende voor hun proviſie van haer moyte hebben gereeckent - 10: — —

Dan heeft Sr. Pieter Manger tot Guernſey luyt ſyn Brief my getoont veroncoſtet - - 1: 12: 6.

Somma ℔ 73: 3: 4

Die ſyn betaelt à 32 *ß* 8. *pro* ℔ *doen* 𝔅 896: 6:. *Banco, ende met Marck* 16 *pC. Lagio Marck* 1084: 9: —

Noch heeft Sr. Lutterloo luyt ſyn voorſ. Reeckeninge aen SSrs. Jacobſen een Paſſ van de Koonigin van Engellant tebecoomen betaelt ℔ 16: 16: 8. *die doen als voeren gereeckent Banco Marck* 206: 2: - *ende met Marck* 17 *pro Cent Lagio in Courant-Gelt Marck* 241: 7: —

Voor de Pampieren te translateren, vidimeren, met Brief-Port heeft Lutterloo betaelt Marck 101: 2 *daervan wort geapprobeert de Somma van Marck* 75: — —

Myn

Myn Proviſie van 69686 *Marck à* ⅓ *pC.*	*Marck* 232: 4: —
Aen d'armen om te liquideeren -	*Marck* 4: — 3.
Somma	*Marck* 106570: 4: 3.

Deeſe 106570 *Marck* 4: 3: *voor Schaede bedeelt oover de Somma van* 91698 *Mℓ ſoo veel de voorſ. Corinten hiervoor met Aſſurantie ende Reaſſurantie ſyn bedraegende, compt teegens* *Marck* 116: 3 *ß* 6 ₰ *pC.*

Bedeelinge.

Nahmen der Aſſeuradeurs cum repartitione über die gezeichnete Summen ꝛc.

Dieſe vorgehende Diſpachen ſeyn von J. P. Rademacher, welcher ſolche in Holländiſcher Sprache auszufertigen gewohnet; Die folgende ſeyn mir communiciret von Jürgen Greve, unſerm jetzigen Diſpacheur, welcher, um mehrer Deutlichkeit, ſich der Teutſchen Abfaſſung bedienet.

Diſpache.

Hamburg, Anno 1725. den 24 Julij.

Aus einem Atteſtato den 25 May vor hieſiger Admiralität beleget, iſt zu erſehen, daß auf Requiſition des Mäcklers Johann Koch, im Nahmen der Intereſſenten, allda in Perſohn erſchienen ſind: Schiffer Miles Rouland, Steuermann, Arthur Mellaglihn, und Matroſen Anthon Hayes, Brian Meade und John Gibbeny, welche auf ihren geleiſteten Eyd ausgeſagt: Daß ſie mit ihrem dicht und wohlverſehenem Schiff, Mattheus genannt, worauf der gemeldte Miles Rowland Schiffer iſt, den 21 Februar. alten Styli von Cette waren vertrocken, geladen mit Stück-Gühtern, gedeſtiniret anhero, und hatten ihre Reiſe fortgeſetzet bis den

6 Martij, da ſie ſich auf der Breite von 42 Grad und 52 Minuten befunden, allwo ſie von einem erſchrecklichen Ooſt-Noord-Ooſten-Wind waren überfallen, dabey des Abends um 5 Uhr eine ſchwere See übergekommen, die ihr Boot weggeſpühlet, eines von ihren Anckern abgeriſſen, und am Schiff Schaden gethan, ſo daß es zwiſchen Decks voll Waſſer geſtanden, und ſie dahero gezwungen worden ein Loch im unterſten Deck zu kappen, um das Waſſer hinunter lauffen zu laſſen, auch waren 5 Balcken im Schiff gebrochen, und hatte es gantz auf der Seite gelegen. Bey ſolcher Extremität hatten ſie um ihr Leben, auch Schiff und Guht zu retten, ſich gezwungen geſehen, ungefehr 23 Fäſſer Wein, und eine gleiche Anzahl an Balen und truckenen Gühtern über Boord zu werffen, um das Schiff zu erleichtern, welches ſo viel gefruchtet, daß ſie alles ſalviret, und ihre Reiſe fortſetzen können, bis ſie Jrrland erreichet, da ſie wegen böſen Wetters, und daß ihr Schiff ſehr leck, auch um mehrern Schaden zu verhüten, den 19 Martij zu Kingſal hatten müſſen einlauffen. Wie ſie allda ihren Schaden gebeſſert, waren ſie den 6 Aprill von dannen vertrocken, hatten aber auf der Breite von 50 Grad und 30 Minuten abermahl einen harten Sturm gehabt, wodurch ſie ein Marß-Seegel und verſchiedene andere Seegels verlohren, auch ſonſt mehr Schaden bekommen. Den 28 dito waren ſie auf der Elbe, und den 30 zu Neumühlen angelanget. Weil ſie nun Wein und Brantewein gepumpet, auch viele Ratzen im Schiff vermercket, ſo beſorgten ſie viel Schaden an ihrer Ladung, ſie aber hatten dabey redlich gehandelt, und nicht das geringſte davon veruntreuet. Wie ſolches das gemeldte Atteſtatum mit mehrern zu Tage leget. Solchen Schaden nach Uſance von der See über Schiff und Guht zu berechnen, folget erſtlich:

Berechnung des Capitals.

Pierre Derrez 3 Caſſen mit 165 Bouteillen Oehl
a 1 Marck . . Marck 165:-
3 dito mit 165 Bouteillen Wein a 8 ß. = 82:8.
3 dito mit Roſinen und Käſe . = 50:-
Marck 297:8.
ab Fracht, Caplacken, Zoll-Unkoſten = 60:8.
bleibt Marck 237:-

Pierre Boue 282 Oxhoft Wein, ab 10 pC. Leccage, reſtiren 254 Oxhoft, a 26 Rthlr. M. 19812:-
50 Stück Picardan, ab 10 pC. reſtiren
45 Stück, a 26 Rthlr. . = 3510:-
20 Stück Brandtewein 1397 Quartier,
ab 10 pC. reſt. 1257 Quart. a 26 Rthlr.
per 30 quart. . . = 3268:3.
Marck 26590:3.
ab Fracht, Caplacken rc. Marck 5400:-
Zoll und Accis = 700:-
Everführer, Arbeiter, Coritage 480:3
Marck 6580:3.
Marck 20010:-

Pierre Molinié 22 Bahlen Amandeln, netto
Pfund 11034. deren theils beſchädiget, belauffen mit 13 Monat Rab. Marck 3413:8.
10 Caſten mit 720 Kiſten Brunellen = 1288:9
41 Fäßgen kleine Roſinen = 620:-
Marck 5322:1.
ab Fracht, Caplacken Marck 557:1
Zoll, Unkoſten, Coritage = 186:-
Marck 743:1.
Marck 4579:-

Digitized by Google

Peter Hiſs 2 Caſten mit Wein und Kleinigkeiten
koſten laut ſeiner Rechnung Marck 60:15
ab für die Fracht = 7:15
Marck 53:-

Pierre Douxaint 1 Caſſe und 2 Fäßgen Mck. 350.
ab Fracht, Zoll-Unkoſten = 38.
Marck 312:-

Jacques Coulet 8 Caſſen Kaufmannſchafft, abgezogen Fracht, Zoll-Unkoſten Marck 600:-

Hinrich Neuhauß 9 Bahlen Provence Amandeln
℔ 4280 à 34½ Marck, mit 13 Monat Rabat
Marck 1357.
6 Säcke Gallen à 300 Marck = 1800.
2 Fäſter Spangrün ℔ 950. = 950.
Marck 4107.
ab Fracht und Unkoſten = 307.
Marck 3800:-

Hinrich Ludolph Maeck 19 Bahlen Provence
Amandeln ℔ 9400 à 37 Marck 8 ß Mck. 2982.
9 dit. Valence dito, Pfund 4500 à 37 ℔ = 1531.
8 Säcke Gallen = 2400
2 Fäſſer Spangrün 1000 Pfund = 1000.
Marck 7913.
ab Fracht und Unkoſten = 683.
Marck 7230:-

Antho-

Anthoni Behaghen 6 Fäſſer Spangrün, wiegen
Pfund 2050. . . . Marck 2050.
ab Fracht, Zoll, Unkoſten = 120.
Marck 1930:-
das Schiff und die Fracht, Volcks-Heure abgezogen
Marck 6000:-
Marck 44751:-

Berechnung der Havary.

Vor Loots-Geld und Ancorage in Kingſal	Pfund	2:3:10.
Vor ein Proteſt	=	- 18:6.
Vor Loots-Geld und Haven-Unkoſten in Valmout	=	1:6:2.
Vor Feuer-Geld in allem	=	4:18:8.
Vor Loots-Geld und Unkoſten in Duyns	=	3:5:6.
	Pfund	12:12:8.
thun à 16¾ Marck in Courant-Geld	Marck	211:10.
Heiliglander Loots-Geld, laut Quitung	=	33:-
Löcher ins Schiff gekappet, damit das Waſſer hinunter lauffen könte, iſt der Schade	=	12:-

Für folgende Waaren, ſo der Schiffer über Boord geworffen, ſind zu bezahlen, nemlich:

220 Oxhoft Frontignac a 26 Rthlr. an Pierre Boue . . . Marck 1716:-
ab 10 pC. Leccage und Acciſe = 196:-
Marck 1520:-
1 Caſſe Pierre Hiſs gehörig . = 60:15
10 Bahlen Amandeln von P. Molinie,
netto Pf. 5256. a 34½ Mck. Marck 1813:5
ab 13 Monat Rab. . . = 144:10
Marck 1668:11

4 Bah-

4 Bahlen Provence Amandeln vor Hinrich Neuhauß Pf. 1920. a 34½ Mck. Mck. 662: 6
ab 13 Monat Rab. ſ 52:13
Marck 609: 9

5 Bahlen Provence Amandeln vor H. L. Maeck, netto Pf. 2415 a 34½ Mck. Mck. 833:3
2 Bahlen Valence Amandeln Pf. 1039. a 37 Mck. ſ 384:7
Marck 1120: 8

Für des Volcks Ausſage mit Dolmetſchen	ſ	8: -
Für Havarey anzudienen und Facturen zu holen	ſ	4: 8
Für meine Proviſion 1 per mille	ſ	44:12
An die Armen . . .	ſ	2: 1
	Marck	5295:10

Theilung.

Die Marck 5295: ß 10. vor Havaria groſſ, getheilet über Marck 44751 Capital, kommen für jede 100 Marck zu bezahlen . . Marck 11. ß 13. 4.

Pierre Derrez	Mck. 237.	Mck. 28. ß 1.
Pierre Boue	ſ 20010.	ſ 2366. ſ 14.
Pierre Molinie	ſ 4579.	ſ 541. ſ 14.
Pierre Hiſs	ſ 53.	ſ 6. ſ 4.
Pierre Douxaint	ſ 312.	ſ 36. ſ 15.
Jacques Coulet	ſ 600.	ſ 71. ſ -
Hinrich Neuhauß	ſ 3800.	ſ 449. ſ 11
Hinrich Ludolph Maeck	ſ 7230.	ſ 855. ſ 9
Anthoni Behagen	ſ 1930.	ſ 228. ſ 6
Das Schiff Matthæus	ſ 6000.	ſ 710. ſ -
	Mck. 44751.	Mck. 5295. ß 10

Jürgen Greve,
Diſpacheur.

Diſpache.

Hamburg Anno 1725 den 31 Julij.

Es hat Johann Witt laſſen verſichern, auf $\frac{1}{4}$ Part ins Caſco des Schiffes Jungfer Johanna, worauf Schiffer Heinrich Brandt, von hier nach Bourdeaux: daſſelbe Schiff iſt den 30 November Anno 1723. von der Elbe gegangen; wie es den erſten Decemb. bey Borcum geweſen, und es aus dem Weſten ſtarck gewehet, iſt es ſo leck worden, daß man kein Lentz halten können, obwohl das Schiff vor ſeinem Vertreck wohl gedichtet, und mit allem verſehen geweſen; deswegen das Volck den Schiffer angelegen, daß er doch einen Haven ſuchen möchte, da ſie ſich bergen könnten, worauf es den 3 dito bey harten Wetter unter Heilgeland zu Ancker gekommen, den 6 dito wie der Schiffer an Land geweſen, ſich am Bein curiren zu laſſen, hat es einen ſtarcken Sturm gewehet, daß das Schiff auf fünf Faden Waſſers durchgehauet, wie es nochmahlen geſtoſſen, iſt das Steuer weggegangen, das Hackebord beſchädiget, darauf ſind zwey Tauen, eins nach dem andern gebrochen, und das Schiff iſt drifftig worden, dahero man das tägliche Tau kappen müſſen, damit es nicht in die Brandung treiben möchte, alſo iſt das Schiff in dem Sturm See-werts weggetrieben, das Volck hat verſchiedene Noht-Schüſſe gethan, weil ſie aber vom Lande keine Hülffe haben können, haben ſie das Schiff verlaſſen und ſich mit der Chaloupe ſalviret. Den 8 dito hat es der Schiffer wieder gefunden, es waren aber vier fremde Evers, und viele Heiliglander Chaloupen dabey, die von der Ladung vieles geborgen; wie er aber das Schiff nicht nach Heiligland, oder nach der Elbe bringen können, und die Heiligländer, die er mit gebracht, nicht länger bey ihme bleiben wollen, hat er es abermahl verlaſſen müſſen.

Den 9 dito haben es unſere Leute von Kuxhaven wieder gefunden, und auf die Elbe gebracht, da es der Schiffer wieder in Beſitz genommen, und zwar in einem ſchlechten Zuſtande, weil das mehreſte Schiffs-Geráhtſchafft davon geſtohlen, und das Schiff ungefehr einen gantzen Fuß gelüchtet geweſen. Wie nun alle Nohtwendigkeit und Victualien wieder an Bord geſchafft worden, iſt daſſelbe den 29 dito allhier wieder zurück gekommen, die reſtirende Ladung in Gegenwart eines Notarii gelöſchet, die annoch vorhandene Schiffs-Geráhtſchafften inventiret worden, und habe ich von denen darauf ergangenen Unkoſten am 31 May eine Diſpache von Havaria groſſ gemacht, dahin ich mich beziehe. Solches allhin ferner zu berechnen, folget erſtlich:

Berechnung des Capitals.

Dieſes ¼ Part Schiffes iſt in der hierbey gehenden Police taxiret mit der Premie in courant Geld — Marck 5000:-
und iſt die gantze Summa vom 1. bis den 15. Sept. in 4 Poſten verſichert . . Marck 5000:-

Berechnung des Schadens.

Nach der gemachten general-Havaria groſſa über Schiff und Guht, hat dieſes Schiff müſſen contribuiren vor Schaden an dem gekapten Ancker und Tau, Atteſtata zu belegen und andern kleinen Unkoſten von Marck 3600. à 5 Mck. 2 ß. 2 ₰ pro Cento — Marck 184: ß 12.

Ferner für Unkoſten, das Schiff aufzuſuchen, zu bergen, Reiſe-Koſten, Lootſen, Arbeits-Lohn an vielen Leuten, das Schiff und Ladung wieder herauf zu bringen &c. von Marck 3600. à 16 Mck. 13 ß. pC. — 605: - -

Für

Für Schade am Schiff durch das Stoſſen, und das verlohrne Steuer, haben die Schiffbauer Alten taxiret . . . Marck 783: --

Für die Taxation . . . . . 18: --

Für Schade an denen Tauen haben die Reepſchläger Alten taxiret: an ein Plicht-Tau, ſo gebrochen . . . Mck. 390:-

An einem andern Tau . . . ſ 200:-

Das gekapte Tau ℔. 568: ß. 12. iſt mit einem Boye-Reep in Hav. gr. berechn. -- :-

3 Boye-Reepen . . . . ſ 40:-

1 Cabel-Tau, ſo geſtohlen ſ 64:-

1 Perde-Lihn . . . ſ 90:-

An Linien und lauffend-Guht ſ 300:-

Mck. 1084:-

davor werden gut gethan . Marck 1000: --

Für ein ſchwer Tau, ſo von der Admiralität geliehen, welches die Hrn. Rhedere behalten müſſen, weil es ſehr abgenutzet geweſen, daran haben die Reepſchläger alten Schaden taxiret . . . ſ 225: --

Für dergleichen Schade an einem Cabel-Tau und eine Perde-Lihn von Hein Hohn geliehen ſ 100: --

Für Schade an den Seegels, und was davon geſtohlen worden, laut Rechn. von Behrens ſ 379: --

Für 2 Anckers, ſo vor Heilgeland verlohren, nemlich 1 Plicht Ancker ℔ 1100. und 1 Tau-Ancker ℔ 1000. à 22 Marck. Marck 462.

Davon haben die Heilgelander 1 Stück wieder aufgefiſchet, welches man vor die Hälfte auf 22 Rthlr. geſetzet, davor ſie es behalten haben ſ 63. ℞ 399: --

Für ſo viel nach dem Inventario an Troſſen, Lihnen, Werck, Pech, Theer und Hand-Gewehr, ſo der Schiffer mit auf die Reiſe genommen, hat gemangelt, davor werden nur gerechnet . . . Marck 100: –

per Victualien an Eſſen und Trincken, iſt das Schiff auf 5 Monat ausgerüſtet geweſen, ſo laut Specification gekoſtet Mck. 515: 5 ß. davon ſind 2 Monat conſumiret, reſt. ₰ 309:3 ß und ſind nur im Schiffe gefunden = 65:3 ß der Reſt iſt bey der Plünderung geſtohlen Marck 244: –

Für Berg-Lohn an die Heilgelander von einigen Seegels, Kochs-Geräthſchafft und 1 Kiſte mit Nagels, ſo 360 Marck taxiret, iſt ihnen die Hälfte accordiret . = 180: –

Für einen Rohr-Hacken laut Rechnung = 9: –

Für Schiffer Brand ſeine Obligation zahlt = 12: –

Für Ballaſt ſchieſſen und Priemgeld von Piep-Stäben . . = 6: –

Für Stützen an den Maſtmacher von Cölln = 9: –

Dem Zimmer-Mann Michel Jven laut Rechn. = 57: –

Den Schiffer- und Reepſchläger Alten vor die Taxation . . = 14: –

Für ein Atteſt von der Cantzeley = 6: –

Fracht an die Heilgelander für die geborgene Schiffs-Geräthſchafft mit Stader Zoll = 27: –

Dem Schmidt Jochim Erdman Klinck = 10: 4

Für 3 Troſſen und 2 Fäßgen Butter, ſo nach Curhaven geſandt, das Schiff herauf zu bringen . . = 66: 15

per Courtage die Ladung in andere Schiffe nach Bourdeaux zu verdingen . = 36: –

Für

Für kleine lauffende Unkoſten, ob es gleich viel mehr iſt	Marck	12: –
	Marck	4483: 3 ß
Davon kommen für ¼ Part	Marck	1120: 13 ß
Für meine Proviſion ⅓ pC.	"	16: 11
	Marck	1137: 8 ß

Theilung.

Dieſe Marck 1137 : 8 ß. vor Havarey getheilet über Mck. 5000 Capital, kom̃en vor jede 100 Mck. zu bezahlen Mck. 22: 12 ß

Charles Halſey	Marck 1500.	Marck 341: 4 ß.
Johann Gerckens	" 1500.	" 341: 4
Thomas Biggs	" 1000.	" 227: 8
Eduard Creſſener	" 1000.	" 227: 8
	Marck 5000.	Marck 1137: 8 ß.

Jürgen Greve,
Diſpacheur.

Wann in Not. ad art. 8. Tit. præcedentis XVI. der Avarie Atteſtationum erwehnet, habe dergleichen in Forma hie anfügen wollen:

Wir Bürgermeiſtere und Raht der Stadt Hamburg thun kund und bezeugen hiermit vor Jedermänniglich, daß vor denen Deputirten Herren Unſerer Admiralität, auf gebührend beſchehene Requiſition Schiffers Claus Arriens, vom Neuendam, perſönlich kommen und erſchienen ſeyn

William Jürgens,	Steuermann,	30	Jahr alt,
Johann Normann,	Bootsmann,	41	
Hinrich Jonge,	Koch,	25	

und ſammt und ſonders, nechſt angehörter Verwarnung für

der ſchweren Straffe des Meyn-Eydes, mit ausgeſtreckten Armen und aufgerichteten Fingern, zu GOTT dem Allmächtigen und Seinem heiligen Worte würcklich ſchwerend, beſtändig deponiret, bezeuget und wahr geſaget haben; was geſtallt ſie mit ihrem dicht und wohlverſehenen Schiffe Eliſabeth genannt, worauf Requirent Schiffer, beladen mit Wein, Brantewein, Pflaumen, Caſtanien ꝛc. den 14 Novemb. A. C. von Bourdeaux abgeſegelt, und den 15 zu Blay arriviret wäre, woſelbſt ſie geanckert, ihr Schiff wohl vertauet und ſelbiges aufm Zolln fertig gemachet, es wäre ihnen aber am 16. ein daſelbſt unvertauet gelegenes Frantzöſiſches Weſt-Indiſch Schiff vor den Boog getrieben, wodurch ſie gezwungen worden, ihren Tauen erſtlich etwas nachzugeben, endlich aber das neue Teu-Tau gar ſchlippen zu laſſen, ſo daß ſie nur vor dem täglichen Tau liegen geblieben, welches jedoch, weil der Strohm daſelbſt ſehr ſtarck geweſen, und ſie von vorbenannten Schiff nicht abkommen können, brechen müſſen, imgleichen wäre ein Stück vom Boogſpriet abgebrochen: Inzwiſchen wäre das vorgedachte Teu-Tau unter dem Frantzöſiſchen Schiff ſehr beſchädiget worden, ſie hätten auch bey dieſem Unfall viel Tau-Werck kappen müſſen, auch eine Lecke in ihrem Schiffe bemercket. Den 29 hätten ſie obgemeldte beyde Tauen nebſt den Anckern wieder gekrigt, wären den 20 wieder von dannen geſegelt, und den 24 mit einem Süd-Süd-Oſten-Wind Heyſand paſſiret. Den 25 hätte es aus dem Süden und Süden zum Ooſten ſo hefftig geſtürmet, daß ſie erſtlich beede Marß-Seegel und hernach auch die Focke einnehmen müſſen, des Nachts wäre der Sturm aus dem Weſten ſo ſtarck geweſen, daß ihr Schiff noch mehr leck geworden, und kaum 4 Mann bey der Pumpe Lentz halten können. Den 28 des Nachts wären ſie unter einem hefftigen Sturm aus dem Weſt-Süd-

Weſten

Weſten, und ſtarcken Regen, die Hoveden paſſiret. Den 30 des Abends hätte es abermahl aus dem Weſten zum Süden ſo ſtarck geſtürmet, daß ſie vor rahtſam befunden, das Schiff Norden beyzuwerffen. Den 1 Decemb. des Morgens wäre der Sturm noch ſchwerer geworden und die See ſehr hohl gegangen, wodurch die Lecke im Schiffe ſo ſtarck geworden, daß alles Volck bey beyden Pumpen kaum Lentz halten können. Am 2 Decemb. des Morgens in der Hunde-Wacht hätte das Schiff ſo unter Waſſer geſchmoret, daß ſie ein gantz Quartier-Glaß hindurch, mit beyden Pumpen nicht Lentz machen können, worauf ſie reſolviret, um Schiff und Guht, auch Leib und Leben zu ſalviren, etwas von der Ladung in See zu werffen, hätten auch, weilen die Caſtanien oben gelegen, 30 Boiſſeaux über Bord geworffen, und weil der Sturm noch immer angehalten, dazu das Volck abgemattet geweſen, das Schiff vor den Wind lauffen laſſen. Den 3 Decemb. hätten ſie das Feuer von Helgeland erblicket und 8 Mann eingenommen, welchen ihr Schiffer, um pumpen zu helffen und auf die Elbe zu lootzen, 170 Rthl. verſprechen müſſen, des Abends wären ſie in der Süd-Elbe vor Ancker, den 4 bis Brocktorf und den 5 bey Grauerohrt gekommen, weil nun ihr Schiff noch gantz leck geweſen, die Helgelander aber nicht länger pumpen wollen, hätte ihr Schiffer 6 Mann aus Aſſeln hohlen müſſen, den 7 wären ſie zu neuen Mühlen angekommen, woſelbſt ſie einen Theil ihrer Ladung gelöſchet, und nachdem am 9 die Lecke aufgehöret, hätte ihr Schiffer vorgedachte 6 Mann wieder abgedancket. Im übrigen erklähren ſich Deponentes, daß ſie ihr Beſtes gethan, Schiff und Guht zu conſerviren, auch aufrichtig und redlich dabey gehandelt, nichts davon veruntreuet, verkauffet, unter ſich partiret, oder über Schiffs-Bord practiciret, auch keine Wiſſenſchafft hätten, daß ſolches jemand

mand von ihren übrigen Schiffs-Leuten gethan haben ſolte, und wäre der Schade an dem einen Faß Pflaumen daher gerühret, daß, wie ſolches an Bord gebracht, der Boden daraus gegangen, welchen der Stauer nicht wieder einmachen können, ſondern ein Schlag-Holtz dazu gebrauchen müſſen, alles ſo wahr Ihnen Deponenten GOtt helffen ſolte und Sein heiliges Wort; ſonder Liſt und Gefährde. In mehrer deſſen Uhrkund haben wir unſer gewöhnliches Stadt-Admiralitäts-Siegel hierunter drucken laſſen. Actum d. 22. Decemb. Anno 1719.

(L. S.)

TIT. XVII.

Von Schiffbruch und Schiffbrüchigen Gühtern.

Welcher Geſtalt die Stadt von uhralten Zeiten wegen Wiedererhaltung der Schiffbrüchigen Gühtern privilegiret. Vid. Privilegia Abelis Regis Daniæ d. Anno 1250. Item Gvidonis Cardinalis S. Laurentii in Lucina d. Anno 1265. de Naufragis beym Lambecio in Originibus annectiret.

Das Privilegium Sigiſmundi Imperatoris Hanſæ conceſſum d. 1415. iſt in einem Laudo oder Ordehl der von Hamburg zwiſchen den Fürſten von Mecklenburg und den Ehrbaren von Lübeck von beyden Parten dartho gekahrnen Schedes-Lüden de Anno 1490. wie ſolches Jahr in einem uhralten Codice ausgedruckt gefunden, welches ſonſt in andern fehlet,

let, in Forma mit eingeführet. Vid. Prolegomena Herrn Bürgermeiſter LANGENBECKEN Commentarii ad Stat. Vet. Jngleichen in dem Codice auf der Bibliothec, und mehr andern.

Art. I.

Wann ein Schiff zerbricht/ ſoll der Schiffer zuförderſt retten und bergen das Volck/ darnechſt das gerede Gut/ darnach mag er wol bergen ſeine Taue/ und was er ſonſten mehr kan/ und alsdann ſoll er den Fracht-Leuten das Boht gönnen/ da ſie es begehren/ ihr Gut zu retten/ und ſoll das Schiffs-Volck ſchuldig ſeyn/ des Kaufmanns Gut und Schiff-Gereitſchafft helffen zu retten/ um ein billig Berg-Lohn/ und da ſie ſich deſſen verweigerten/ ſoll der Schiffer ihnen keine Häure und etwas anders zu geben ſchuldig ſeyn.

Es iſt dieſer Articul geblieben ex Stat. Antiquo art. 28. & Vet. P. 42.

Die general Regul iſt: der Schiffer und Schiffs-Leute ſeyn ſchuldig das Guht zu retten und zu bergen als ſie beſt können und mögen, bey Verluſt der Fracht und Häuer in caſu Negligentiæ, und gegen Genuß einer Belohnung und Berg-Geldes in caſu Diligentiæ. Wisb. S. R. art. 15. Item Plac. art. 12. tit. *van Schipbrecking &c.* Concordat Jus Lub. L. 6. Tit. 3. art. 5. vid. Königl. Dän. S. R. cap. 3. art. 1.

zufoderſt das Volck) dieſe Bergung iſt die erſte und die letzte, maſſen wann das Volck vom Bord, ſo iſt das

Schiff übergeben, und berget wer kan. Das Volck ſorget ſelbſt, und berget ſich öffters ehender, als der Schiffer es verlanget, es auch wohl die Noht erfordert. Wenn ſonſt kein Bergen ſtatt hat, muß das Volck geborgen werden. Die Ordnung iſt zu verſtehen, nachdem die Noht und die Zeit in ſolchen unglücklichen Begebenheiten es leidet. Vor allen aber muß der Schiffer ſorgen, daß er ſeine Documenta und Scripturen, ſo er beym Schiffe hat, zum Beſten ſeiner Rheder und Einlader mit ſalvire.

gerede Guht) ſo vor der Hand und der Schiffer am nächſten um ſich hat, iſt gemeiniglich das Koſtbahrſte. Stat. Vet. dat rede Gud, weiln es nicht geſtauet und man leicht dazu kommen kan. Vid. Hanſ. S.R. art. 4. tit. 9. ibiq; Kuricke in Not.

Taue) und ander Gerähtſchafft per ſequentia.

den Fracht-Leuten) nach der alten Ahrt, den Einladern, welche auf dem Schiffe ſich mit befunden und die Reiſe ſelbſt mitgethan.

Schiffs-Volck ꝛc. helffen zu retten) Wisb. S. R. art. 15. Placat tit. *van Schipbrecking* art. 12. zu bergen und zu bewahren als ſie beſt können. Concordat Jus Lubec. L. 6. tit. 3. art. 3. Königl. Däniſches See-Recht cap. 4. art. 1. woſelbſt enthalten, daß, wenn nichts weiter gerettet werden kan, daß der Schiffer das Wrack, ſo gut er kan und an wem er will, zu verkauffen bemächtiget ſeyn ſolle.

billig Berg-Lohn) zu promittiren und zu geben.

Berg-Lohn iſt privilegiret ob tacitum pignus in den geborgenen, und gehet vor alles, auch vor Fracht und Bodmerey.

Hodie

Hodie finden ſich faſt aller Ohrten Bergers genug, und hat ein Schiffer ſich wohl vorzuſehen, daß, ſo lange er ſich mit ſeinem eigenen oder gehäuerten Volck helffen kan, er dieſe Raub-Vögel von Bord halte. Denn ſo bald gehet es nicht ans Bergen, die Ordnungen und Geſetze mögen auch ſo ſcharf und ſo gut ſeyn wie ſie wollen, gehet es auch ans Rauben und Stehlen. Conf. hic Cod. Ludov. Lib. IV. tit. 9. art. 3. & 4. Chriſtiani III. Regis Daniæ Conſtitution von Schiffbruch und See-Fund d. Anno 1558. Vid. Not. ad art. 31. Rec. d. Ao. 1603. in Supplemento.

keine Häuer und etwas anders) helffen ſie ihm nicht, iſt er ihnen nichts ſchuldig. Wisb. S. R. art. 15. Concordat Jus Lubec. Lib. 6. tit. 3. art. 6. ubi pœna zum erſtenmahl Gefängniß von zwey Monaht auf Waſſer und Brodt, zum andernmahl dieſe Straffe auf drey Monaht, und daß ihm dazu ein Zeichen an ſeinen Backen gebrandt werde. Vid. quæ Not. ad art. 21. Tit. XIV. §. 4.

Sonſt bekommen ſie wegen der extraordinairen Arbeit dieſes Bergens ihre Häuer und deren Verbeſſerung als Berg-Geld, und muß eventualiter der Schiffer ſie wieder auf ſeine Koſten an den Ort liefern, wo das Schiff zu Hauſe gehöret. Placat d. l. Iſt es möglich, daß ein ſolch gebrochenes Schiff wieder in navigabeln Stande geſetzet werden könne, iſt der Schiffer, ſolches wieder herſtellen zu laſſen, die Gühter wieder einzunehmen, und ſeine Reiſe zu proſequiren, ſchuldig, falls nicht, muß er ein ander bequem Schiff häuren, und die geborgene Gühter ad locum deſtinatum überbringen, und bekommt von ſolchen die volle Fracht. Placat d. l. art. 3. Königl. Dän. S. R. cap. 3. art. 21. Vid. art. 3. Tit. XIV. præced.

Art. 2.

Zerbricht ein Schiff/ und Güter geborgen werden/ davon ſoll der Schiffer Fracht haben/ pro rata des Weges/ oder es ſoll in des Kaufmanns Gefallen ſtehen/ das Gut vor die Fracht liegen zu laſſen; was aber nicht wird geborgen/ davon iſt der Kaufmann Fracht zu geben nicht ſchudig.

Stat. Vetus P. 43.

Schiffer Fracht haben pro rata des Weges) vid. art. 3. Tit. XIV. præced. wenn die geborgene Gühter etwa an dem Ort, woſelbſt ſie geborgen, liegen bleiben, und nicht zu gehöriger Stelle gebracht werden mögen.

Jus Lubec. Lib. 6. tit. 3. art. 1. Bricht ein Schiff, ſoll er von dem geborgenen die halbe Fracht haben, welches nach dieſer Limitation verſtehe. Es iſt auch zu diſtinguiren, ob auf der Hin- oder Herreiſe das Schiff geblieben, wenn die Certepartie auf aus und zu Hauß accordiret, maſſen die gehende Fracht verdienet, ob er dieſelbe gleich noch nicht empfangen. Vid. quæ Not. in Prolegom. Tit. XV.

Dieſe Conſtitution iſt ex natura Contractus, der Schiffer fähret zwar um die Fracht, aber der Kaufmann gibt die Fracht um ſeine Gühter zu translociren, ceſſiret das letzte fällt das erſte weg. Caſum nemo præſtat. Remedium in Aſſecuratione, wodurch beyden zu helffen.

das Guht vor die Fracht liegen zu laſſen) Conf. art. 1. Tit. XV. præced. & quæ not. ad art. 34. Tit. XIV. und iſt zu diſtinguiren unter ſtehen laſſen, und laſſen für die Fracht.

Es iſt hier die Laſſung für die Fracht von allerhand Waaren zu verſtehen, die durch das Bleiben des Schiffes dergeſtallt verärgert, daß ſie die Fracht nicht tragen können, alſo dem Schiffer abandonniret werden, nach der Regul: Was nicht geborgen wird, bezahlet keine Fracht.

Art. 3.

Wann Schiffbrüchige Güter geberget werden/ ſo darf man von ſolchen geretteten Gütern/ wegen verlohrenen Schiffs und Güter/ keinen Schaden erſtatten.

Status Vetus P. 44. L. 4. §. 1. & L. 5. ff. de L. Rhod. Art. 6. Tit. præced.

keinen Schaden erſtatten) zum Schaden in Avarie groſſ contribuiren, als welche in hoc caſu keine Statt finder, vid. quæ Not. ad art. 6. Tit. XVI. & ad art. 9. d. Tit.

Art. 4.

Geworffene/ Schiffbrüchige/ und Seetriftige Güter/ mag ſich niemand anders zueignen/ dann derjenige/ dem ſie zuvor gehöret haben/ dagegen keine Sitte/ Geſetze/ oder Gewohnheit mögen helffen/ die ſonſt in Schiff oder Handlung/ die zu Waſſer gebraucht werden/ beſtehen mögen vor Recht.

Stat. Vetus P. 45.

Avthent. Navigia C. d. Furt. L. 1. C. d. Naufr. Si quando Naufragio Navis expulſa fuerit ad littus, vel ſi aliquam terram attigerit, ad Dominos pertineat, Fiſcus meus ſe non interponat. Quod enim Jus habet Fiſcus in aliena calamitate, ut de re tam luctuoſa compendium ſectetur. Vid. Caroli V. Anerinnerung in Ordinat. Crimin. art. 218. ſolche unchriſtliche Gewohnheiten abzuſtellen. Wie denn gegen dergleichen in andern frembden See-Rechten ſcharffe Gegen-Verfaſſungen enthalten, auch in Camera Mandata ſine clauſula erkañt. Gail. lib. 1. Obſerv. Practic. cap. 18.

mag ſich niemand anders zueignen) vid. Rolle des Neuen-Werckes von 1719. art. 1. in Adjunctis ſub Lit. B. wenn ſich jemand gelüſten läſſet, etwas von Schiffbrüchigen Gühtern an ſich zu halten, zu verhelen oder weg zu practiciren, wie ſolches zu beſtraffen. Schwed. S. R. Cl. 5. cap. 4. Wer in dieſem caſu ſich was zueignet, was ihm nicht gehöret, ſoll gehalten werden als ein Dieb und ein Räuber, und an Leib und Leben geſtraffet werden. Placat d. 1563. Tit. *van Schipbrecking* art. 13. Dän. S. R. cap. 3. art. 1. Conf. L. 5. 6. 7. & 12. ff. d. Incend. ruina naufrag.

Von allerhand Boßheiten, durch Verleitung Schiffbrüche zu befodern, und zu veranlaſſen, ſolche Nohtleidende Schiffe zu berauben und dergleichen. Vid. Cod. Ludov. Lib. 4. tit. 9. art. 44. & 45. Königl. Schwed. S. R. Cl. 5. cap. 6. Königl. Dän. S. R. cap. 3. art. 2. daß dergleichen Verleiter, die auf den Klippen Feuer machen oder Zeichen aufſtellen, mit der Todes-Straffe zu belegen.

Gleich ſolches in den alten Geſetzen ſchon ſcharff geahndet, La Roole d'Oleron cap. 25. & 26. auſſer daß ſie die alte Gewohnheiten, daß der Herr des Orts einen, die Berger das andere

Digitized by Google

andere an ſich nehmen, alſo nur ein Drittel dem Eigenthümer überlaſſen, als unchriſtlich höchſt improbiret; beſtraffet den Piloten, welcher ein Schiff verrähteriſch auf ſolche falſche Zeichen verſegelt, mit aller Rigueur.

Auch den Herrn des Orts oder Lehns-Mann, welcher ſolche abſcheuliche proceduren zuläſt, und darinn participiret, mit Confiſcation der Gühter, & *qu'il doit etre lié a une Eſtappe au milieu de ſa Maiſon, & puis on doit mettre le feu aux quatre Cornieres & faire tout bruler & des pierres des murailles jetter par terre, & d'en faire la Place publique & le Marché pour vendre des Pourceaux.*

Art. 5.

Wo jemand Schiffbrüchig Gut berget/ und holet es über Reff/ oder in der See/ der ſoll haben den dritten Theil/ es wäre dann/ daß er es ohne ſonderliche Gefahr bey gutem Wetter bergte/ ſo ſoll er davon/ nach Gelegenheit/ und Erkänntnuß guter Leute/ was die Billigkeit erfordert/ zu genieſſen haben: wofern es aber jemand zufällig/ an des Schiffs-Bort getrieben käme/ entweder er liege vor Ancker/ oder ſiegelte/ oder wäre in ſeiner Fahrt/ ſoll ihm der zwantzigſte Pfenning allein davon bezahlet werden.

Stat. Antiquum art. 20. & Vetus P. 46. Concordat Jus Lubec. Lib. 6. Tit. 3. art. 4.

über Reef) aus der Tiefe der Fahrt, von dem Strohm, vid. art. 31. Rec. de A. 1603. und iſt dieſer Articul zu verſtehen nach Gelegenheit der Gefahr in Oſtio Albis, bey

Schaar-

Schaarhörne, Roßhaacks, Neu-Werck und ſo weiter. Conf. quæ Not. ad art. 31. Rec. d. A. 1603.

den dritten Theil) hat ſein Fundament in der Gewohnheit uhralter Zeiten, und iſt wohl zu mercken, daß dieſer Articul aus dem uhralten Statuto geblieben.

Stat. Antiquum art. 20. de idt halet uppe den Reſe ofte in der See. Vid. d. art. 31. Rec. woſelbſt ſich dieſe Conſtitution limitiret befindet.

Conf. Tratzig. in Chron. ad A. 1441.

der zwantzigſte Pfenning) Stat. Antiquum art. 20. Vetus P. 46. Up den vörende, drift edt by den Borde vor, dar dat Schip ritt, un dat upthüt, den twintigſten Deel, alſo fünffe von Hundert welches leidlich. Conf. quæ notavi ad art. 31. d. Rec. d. Anno 1603.

Art. 6.

Wann jemand dem andern anſiegelt/ oder auf ihn treibet ohngefähr / und einiger Schade daher entſtehet / den ſollen beyde Schiffe zur Helfte gleich tragen / und die Anſieglung oder Drift/ ſoll man zeugen / und der dem andern Schaden thut/ ſoll ſchweren/ daß es ohne ſeinen Willen geſchehen/ und der ander ſoll ſchweren/ wie groß ſein Schade ſey / und was ſein Schiff zu repariren gekoſtet habe.

Stat. Vetus P. 47. Wisb. S. R. art. 48. & 49. Placat d. 1563. art. 1. 2. & 3. tit. *van Schepen die malcander beſchadigen.*

Con-

Digitized by Google

Concordat Jus Lubec. Lib. 6. tit. 4. art. 3.

ohngefähr) von ohngefehr, Caſu. Stat. Vetus mit ungerade Placat d. l. *niet mogende ontſeylen noch ontwycken.* L. 29. §. 4. ff. ad L. Aquil. Si tanta vis Navi facta ſit, quæ temperari non potuit, nulla in Dominum danda Actio. Conf. L. 6. C. d. pign. act.

anſiegelt oder auf ihm treibet) wenn beyde unter Segel, auf das Steuer nicht lüſtern, und nicht zeitig genug wenden wollen, oder durch die Gewalt des Strohms auf einander treiben.

Conf. in dieſen und andern folgenden Uberſegelungs- und Antreibungs-Fällen Däniſch. S. R. cap. 3. art. 3. 4. & 5.

beyde Schiffe zur Helfte gleich tragen) active & paſſive: das eine muß den Schaden halb haben, und das andere halb bezahlen, welches Gleichtragen doch alſo zu verſtehen, daß die Mittragung nach Proportion des erlittenen Schadens eingerichtet werden müſſe, welchen ſie beyde gelitten. v. g. A. leidet 700 Marck Schaden, B. aber nur 300 Marck; wenn nun der Schaden von beyden gleich zur Helfte getragen werden ſoll, ſo iſt der Schade von beyden 1000 Marck, und muß B. in A. Antheil 350 Marck tragen, und A. in B. Antheil 150 Mck. gibt alſo B. an A. noch 200 Marck heraus, ſo iſt der Schade bezahlet.

die Anſiegelung oder Drift ſoll man zeugen) durch die Leute, ſo auf beyden Schiffen geweſen, zum Beweiß der Umſtände, und zu examiniren, ob mit Vorſatz, Schuld oder zufälliger Weiſe ſich dergleichen Unglück zugetragen.

daß es ohne ſeinen Willen geſchehen) der Schiffer und die Leute des ſchadenden Schiffes, daß es auſſer ihrer Macht geweſen zu verhüten; des leidenden, daß ſie den Zufall nicht entweichen oder abwenden können, denn iſt es mit Willen oder durch grobes Verſehen und Schuld eines oder des andern geſchehen, ſo muß dieſer den Schaden allein gelten. Placat d. l.

ſchweren wie groß ſein Schade ſey) der Schade von beyden wie groß er ſey, muß erwieſen werden, und um dazu zu gelangen, wenn an dem Schiff und deſſen Geráhtſchafft Schade geſchehen, findet die beeydigte Taxation zweyer erfahrner Schiff-Männer ſtatt, weiter in Reparations-Fällen, wenn die Rechnungen mit bezahlten Quitungen beleget werden.

der andere ſoll ſchweren) dieſes Schweren iſt hier zu verſtehen von dem Juramento ſuppletorio nach geführten Beweiß, wenn ſolcher diſputiret wird.

Art. 7.

Da etwan zwey Schiffe zuſammen kommen/ in der See/ oder in der Hafe/ bey Tage oder bey Nacht/ klein oder groß/ und das eine an das ander läufft/ alſo daß eins das ander zerbricht und unterdrücket/ das Schiff das oben bleibet/ ſoll dem andern/ das untergehet/ ſeinen vollen Schaden wieder erlegen/ es wäre dann/ daß der Schiffer/ der oben blieben iſt/ ſchweren wolte mit ſeinem Steuermann und Schiff-Männern/ daß es ohne

ohne ſeinen Willen geſchehen / ſo darf er nur den halben Schaden beſſern. Wäre aber der Schade des geſunckenen Schiffs und Güter gröſſer / als das Schiff / ſo oben bleibet / mit ſeiner Zubehörung und Fracht wehrt iſt / zu der Zeit als es den Schaden gethan / ſo darf der Schiffer und ſein Gut ferner keinen Schaden darum leiden / auch darf des Kaufmanns Gut / das mit in dem Schiffe iſt / welches den Schaden gethan hat / den Schaden nicht mit gelten.

Iſt geblieben aus dem Stat. Antiquo art. 30. Stat. Vet. P. 48.

zerbricht und unterdrücket) daß es ohne Rettung bliebe und verginge.

Weiln dieſes alte Statutum von andern See-Rechten abgehet, habe um mehrer Deutlichkeit anfügen wollen, diejenige alte Gloſſe, welche in einem von Hrn. Carl Schenck J U. L. mir communicirten ſchönen Codice Statuti Veteris bey dieſem Articul gefunden: Wowol andere Geſette van Schip-Recht den Schaden der Güdere tor Helfte dehlen, aver de Güdere van beyden Schepen, wo hier ſchüt van dem Schepe. Jedoch is in Tyden düſſer Geſette allene achtet de Daet begahn vam Schepe, gelieck van Wagen unde Perden, de böten möten, unde nicht de Güdere darup geladen, wo baven. L. 18. Vellichte der Orſacken halven, dat alle Eventür, anfallende minſchlicke Händel, de vellichte mit ehrer Vernunfft un Vorſienigkeit ſo konden ſien geſchehen, dat ſülck Eventür wort verbleven unde vorkahmen ofte gemeden, derhalven minſchlicker Unvorſichtigkeit un Unvernunft ſo vele wart nagegeven, dat allene de Schade ehrer Verſümniß

gelegt wort up dat gene, dat ſe to regerende hebben, ehre Neringe unde Profit damit to dohnde, de jümmer de nicht ſchölen entgelden, de ſülck Arbeit belonen, welcke mit dem Lone entſtan un quit ſien ſchölen, unde de Winner ofte Verdener des Lohns ſchall antworden vor dat Eventür, um Unſeckerheit willen der Orſacke ſodanes Ungefalles. Derhalven ock de Bohte gemähtiget, unde nicht to dem gantzen Schaden dem Empfanger des Lones geſtadet ward.

ſeinen vollen Schaden wieder erlegen) des Schiffes und der Ladung per ſequentia: Wäre der Schade des geſunckenen Schiffs und NB. Gühter gröſſer, müſten alſo auch die Gühter mit bezahlet werden, obgleich die Güter in dem oben bleibenden Schiffe nicht contribuiren.

ohne ſeinen Willen) mit Fleiß, Willen und Vorſatz wird ſolches nicht arriviren, aber wohl durch Schuld und Verſehen. Sed culpa lata æquiparatur dolo. Und wenn ſolche Schuld und grob Verſehen nach Seemanns Styl erwieſen, wird es für eins gerechnet, ob es mit Willen geſchehen.

den halben Schaden) wie in art. præced. Wisb. S. R. art. 27.

das Schiff/ ſo oben bleibet mit ſeiner Zubehörunge und Fracht) welches nach unſerer Vorfahren Principio, als Corpus noxium ob pauperiem cauſatam, um ſich daraus ſeines Schadens zu erholen, dem Beſchädigten übergeben werden müſſen.

da er nur] Leg. es nur, das Schiff nemlich mit ſeiner Geräthſchaft und notanter verdienter Fracht, und wenn der Schiffer und ſeine Rheder all dieſes denen, die durch Uber-

Uberſiegelung den Schaden gelitten, übergeben, ſeyn ſie weiter nicht gehalten. arg. art. 67. & 68. P. IV. Stat.

Kauffmanns-Gut darf den Schaden nicht mit gelten

Particulare hujus Statuti ex rationibus Gloſſæ in præced.

Diſſent. Wisbuiſch See-Recht art. 68. und andere: *Men ſal dat Goed, dat in beide Schepen is (eer dat enig Schip verlooren ſy) op Geld ſetten ofte warderen: dan ſall de Waerde van de Goederen van beide Schepen teſamen geſommet betalen dat verloren Goed marck marcke gelyck. Alſo ſall man ock priſoren de Waerde van beide Schepen.* Conf. art. 27. ibidem.

Art. 8.

Wann aber vorgedachter Maſſen/ ein Schiff das ander zerbricht/ und gleichwohl das zerbrochen Schiff nicht untergehet/ ſondern zu Errettung des gebrochenen Schiffs/ Güter geworffen werden/ ſo ſoll das Schiff/ welches den Schaden gethan/ denſelben beſſern. Kan aber der Schiffer mit ſeinem Steuermann und Schiff-Männern ſchweren/ daß der Schade ohne ſeinen Willen geſchehen/ ſo darf ſein Schiff ſammt ſeiner Zubehörung mehr nicht/ dann den halben Theil des Schadens erſtatten; Auch iſt der Schiffer und ſein Gut/ imgleichen auch des Kauffmanns Gut/ ſo in dem Schiffe iſt/ zu dem Schaden zu antworten nicht ſchuldig. Iſt aber der Schade des zerbrochenen Schiffs/ und geworffenen Guts gröſſer/ dann das

ander Schiff mit ſeiner Zubehörung/ und der Fracht wehrt iſt/ zu der Zeit als es den Schaden gethan hat/ ſo ſoll der Schade über das zerbrochene Schiff/ Fracht/ und die darinn ſalvirte Güter/ gerechnet/ und wie in andern geworffenen Gütern gebräuchlich/ nach Antheil eines jeden Guts bezahlet werden.

Iſt gleichfals geblieben aus dem Stat. Antiquo art. 31. Stat. Vet. P. 49. Die alte Gloſſe bey dieſem Articul: De gemene Rechte betügen, dat mennigmahl we Lüde ahne Schuld, doch nich ſünder Sake; absque culpa ſed non ſine cauſa. Süß mag et hier gehören, dat nemand der Schip-Heren Schuld hebbe, ſo dat men nenen böſen Willen nochte Schuld der Wahrloſe ſpöre. Noch den, haven den Eed ſienes Undancks, i. e. daß er ſchwere, daß es ohne ſeinen Willen geſchehen, moht he ſines Schepes halven den halven Schaden dregen, dewile dat Schip ſo weerd un goed is. Anders möchte id vacken ſchehen uht böſen Willen, de doch unbewißlick wäre, dat en Schipper liggende bliven, un nich rümen ofte uhtwiecken wolde, unde vellichte ſien bedorven Schip dühr noch to reckende, wenn idt averſegelt un tobracken wäre. Derhalven dat elck ſien Schip trulicken ſcholde wachten, ſo dehlet men den Schaden to beyden Schepen, indehm unſecker is, dorch welckes Verſümniß ſülckes geſchehen wäre, dat van beydenthalven entſtahn ſien mögte, darvan doch minſchlicke Vernunft unmöglick is, de Warheit to wetende.

das zerbrochene Schiff nicht untergehet] in præced. art. Wenn ein Schiff in Grund geſegelt wird, hic wenn durch die Uber- oder Anſegelung ein Schiff oder deſſen Ladung Schaden gelitten.

zu Rettung des Schiffes Gühter geworffen werden] Speciale daß auch der Schade der Werffung hier von dem überſeglenden Schiffe, quia Cauſam periculo & damno dedit erſetzet werden müſſe.

den halben Theil des Schadens] es iſt zu rechnen, was das übergeſegelte Schiff und Guht vor der Uberſegelung wehrt geweſen, darnach der Schade zu computiren; der andere halbe Theil aber würde in ſolchem Fall von dem geborgenen Schiffe, nach Maßgebung art. 2. Tit. XVI. getragen werden müſſen.

der Schiffer und ſein Guht] ſeine Führung, weiln hier von der Ladung per verba: ſo in dem Schiffe iſt, die Rede, welche nach dieſer beſondern Conſtitution ex ratione in præced. Articulo den Schaden nicht mitträget.

der Schade] das Reſiduum des Schadens, welcher aus dem überſegelnden Schiff und Zubehörungen, und der Fracht nicht völlig gut gethan, damit weder Rheder noch Einlader durch ſolch Unglück gefährdet werden, ſondern pro rata Satisfaction wiederfahre.

nach Antheil eines jeden Guhts] was verlohren und gerettet, in Avaria groſs contribuiren und gut thun.

Von dieſen beyden Articuln heiſſet es mit Recht: Altri Tempi, altri Coſtumi. Nach dem Wisbuiſchen ſo wohl als Königs Philippi II. See-Rechten in dem Placat von 1563. und jüngern muß die Ladung in Uberſegelungs-Fällen mit contribuiren als Avarie groſs.

Und bleibet es um mehrer Deutlichkeit wegen dabey, daß wie in vorgehenden Articuln, nach jetziger Praxi die Caſus

ſus zu diſtinguiren, entweder beyde Schiffe ſeyn unter Segel, oder das eine lieget für ſein Ancker, und das andere iſt unter Segel, oder ſie liegen beyde für ihre Ancker, und das eine kommt loß, und treibt auf das andere.

Ob es nun in der See oder auf der Rhede, bey Tempeſt oder guten Wetter, bey Tage oder bey Nacht geſchiehet, macht keinen Unterſcheid.

Geſchiehet es mit Vorſatz und per culpam latam ruhet der Schade allein auf das Schiff, das ſchuld hat, welches ſolchen allein bezahlen muß.

Wenn nun in dem erſten Caſu, ohne daß eines dem andern entweichen kan, ein das andere überſegelt und in Grund ſtöſſet, oder das Schiff und die eingeladene Gühter beſchädiget, muß der Schade von beyden Schiffen und Gühtern zuſammen computiret, und in jeden vor die Helfte berechnet werden, als in Avarie groſſ, jedoch weiter nicht, als der wahre Wehrt beyder Schiffe, mit ihrer Ladung und Fracht beträget, ohne daß die Schiffer, Rheder und Einlader überdem am mindeſten können beſchweret werden.

In dem andern Caſu, daß ein ſegelndes Schiff ein vor Ancker liegendes anſegelt, oder ein driftiges Schiff auf ſolches antreibet, und dadurch dem feſt-liegenden, wie vorbeſagt, ein Unglück widerfähret, muß das anſegelnde oder antreibende den verurſachten Schaden zur Helfte bezahlen, ohne daß das vor Ancker liegendes zu dem Schaden, welches das anſegelnde oder antreibende Schiff gelitten, das geringſte contribuiren dörffe.

Wie es denn auch alſo gehalten wird in dem dritten Caſu, wenn ein Schiff loß käme, und einem feſt-liegenden alſo Schaden zufügte.

Vid. N. Rotterd. Ord. art. 255. 256. 257. 258. & 259.

Lit. A.

Lit. A.

RECESSUS d. Anno 1603.

Articulus 31.

Van Schiffbrüchigen, drifftigen und geſtrandeten Güdern.

Cum

SUPPLEMENTO IV.

Vom Bergungs- und Strand-Recht.

Nahdeme by etlichen des Amptes Ritzebüttel un Nyen-Wercks Underdanen wegen der aldar geſtrandeten un gebergeten Schepe un Gödere allerhand Unordnung werdt verſpöret, van wegen dat enigen, de wegen ehres, dorch Stormb un Unwedder erledenen Schipbröckes verlahrne Gödere, mitlidige Hülpe bedörfftig, wedder de Chriſtliche Leve in ehrem Unglücke oftmahls werden beſchweret, ſo heft E. E. Raht ehre vörige Ordning un Mandat tho vernyen un nochmahls tho publiceren, ene Noddorſt tho ſin erachtet.

Erſtlich, dat idt ſick thodragen möchte, dat en Schipper under dem Ampte Ritzebüttel edder Nyen-Wercke, dorch Stormb oder ander thofellig Ungelücke, mit ſinem Schepe in Noht un Schaden kahmen wurde, ſo ſchall dem Schippere mit ſinem Sche-

 pes-

pes-Volcke, un de ehme ſonſten dartho behůlplich ſin kőnen, fryſtahn, ſolch ſin Schip un Goht vor ſick ſůlveſt tho redden, un ſchall daran van den Underdanen des Ampts Ritzebůttel un Nyen-Wercks nicht verhindert werden. Woferne averſt de nohtlidende Schipper, nevenſt ſinem Volck ſolcke Reddunge vor ſick ſůlveſt allene nicht verrichten konden, un ſolck Unheyl by Ritzbůttel ſick thodragen wůrde; Up den Fall ſchall de Amptmann tho Ritzbůttel, dorch des Ampts Underdanen, de Vorſehung doon, oder woferne ſick ſolck Schade by dem Nyen-Wercke begeven wőrde, dee Vaget un dee Underdanen un Hůrlinge darſůlveſt, den bedrengeden Schepen un Schepes-Volcke, ſchlůnige trowhertige Hůlpe in Reddunge des Schepes un Gudes mőgelickes Flites bewieſen, un ſick an ener billigen Belohnunge, de dee Amptman, na Gelegenheit der geleſteden Deenſte, un Beſchapenheit des gebergeden Schepes un Gődere tho modereren un tho erkennen ſchall Macht hebben, genőgen laten: So balde nu ener oder mehr na Bergung un Reddung derſůlven Schepsbrőckigen Gődere, ſich angeven un mit genochſamen Grunde vor ſick ſůlveſt, oder in hebbender Vulmacht ſines Principalen, den Egendoomb ſolcker Gőder verificeren konde, alſe dan, ſchőlen den ſůlven, gegen Erleggung enes Chriſtlichen Barg-Geldes ſolcke ſalveerde Gődere, ahne Vertog uhtgefolget werden.

Thom andern, woferne en driſtig Schip, dar neemandt in verhanden, darſůlveſt im Ampte Ritzbůttel edder Nyen-Wercke anſtranden, oder ock dőrch des Amptes Underdanen bekahmen un ingebrocht wur-

wurde, ſo ſchall de Vaget, un de Underdanen thom Nyen-Wercke, wenn de Fall ſick darſülveſt thodragen würde, ſolck Schip an Lant bringen, averſt ſick der Gödere im geringſten nicht anmathen, ſondern van Stunden an ſolcks dem Amptmann tho Ritzbüttel verſtendigen, de ſchall alſe dann dorch den Ambt-Schriver de in ſolcken arriverten Schepe verhandene Gödere ordentlich un in ſpecie inventeren un verteckenen, un de vorderſliche Gödere, de nicht vermohtlich können wedderumb gedröget, un deſſenwegen muſten verkoft werden, woferne ſich innerhalb achte Dagen neemant angeven werdt, anhero up Hamborg ſchicken, dar alſo denn deſülve vordervete Waaren flitiglig verteckent, tho Gelde gemacket, un dat Geld darvan kahmende, woll verwarlig beht nha Uhtgange Jahres un Dages geholden werden, un dar alſe dann nha Uhtgange Jahres un Dages jemandt ſick angeven würde, de mit genochſamer Bewiſung den Egendhomb ſolcker Güder wo Recht erwiſen möchte, tho ſolcken gelöſeden Gelde, wedderumb verholpen, jedoch dat de upgewante Unkoſtungen un Barg-Geld darvan thovörn gekörtet werden. Wat averſt in ſolcken driftigen Schepen an unvorderſlichen Waaren wert geſunden, ſolckes ſchall gelickes Falls in Verwahrunge genahmen, und wofern in middeler Tidt de Egendhomer ſich angeven wert up vullförde genochſamer Bewiſung jegen Wedderſtattung der Unkoſt und Barg-Geldes, deſülven wedderumb tho Handen geſtellet werden, dar ſich averſt binnen Jahres un Dages kemand angeven würde, ſo ſchölen nha Uhtgangk Jahres un Dages denſülven Hüerlingen un Un-

derdanen, dee ſolck Schip un Got geberget, woferne ſolck Got aver Reſſen gehalet, dat veerde Dehl, woferne ſolcke Gödere by goden Wedder gebarget, oder düſſes Sides der Duepe oder Reef, de twintigſte Penning, und dem gemeynen Gode, de averigen Göder angewiſet werden.

Vort dridde, dar ock under ſolcken geſtrandeten Gödern etliche wahren verhanden, de nat un ſchadehafftig geworden, idt ſy Lennewant, Engeliſch Want, Krahm-God un derglicken, deſülve ſchall de Amptmann mit ſondern Flithe lathen verwahren, un vor Verderff ſo vel mögelich vorkahmen, in acht nehmen un beſordern, un ſchall van dem Eigendhömer edder deſſen Gevulmechtigten, gegen deren Reſtitution, de Unkoſt nevenſt dem gebörligen Barg-Gelde erſtadet werden.

Leſtlich ſchall ock alsdan denſülven Underdahnen un Hürlingen des Ampts Ritzbüttel un Nyen-Werckes by der Gefengkniß un anderer willköhrlicker Straffe uperlegt un gebaden ſin, ſick alles Underſchleiffes der Sehdrifftigen Gödern gänzlich tho entholden, un ſick an enem Chriſtlicken Barg-Geld erſedigen tho laten. Darna ſick ein jeder tho richten.

Es iſt von dieſem Articul zu wiſſen, daß ſolcher von E. E. Raht und den deputirten Bürgern A. 1603. den 24 Sept. alſo abgefaſſet und approbiret worden.

des Neuen-Wercks) Der Thurm auf dem Neuen-Werck dienet denen aus der See auf den Elb-Strohm kommenden Schiffen pro Specula und Marckzeichen, wornach ſie ihren Cours hauptſächlich mit richten; wovon und andern

dern Marquen in Supplemento von der Pilotage weiter handeln werde.

Und das von uhralten Zeiten: welches klar zu beweiſen durch des Pabſtes Bonifacii VIII. Bulle Altaris portatilis in Turri Inſulæ novi Operis. d. A. 1296. welche der gelahrte Lambecius in Mantiſſa Diplomatum Lib. II. Orig. Hamburg. mit eingeführet, als worin die Situation und Eigenſchafften dieſes Orts gar eigentlich beſchrieben werden.

Ihre vörige Ordnungen un Mandat) als 1. des groten Verdrages twiſchen dem Rade un den Hüßlingen to Ritzbüttel, wovon in Receſſ d. A. 1520. ubi:

Wehre idt, dat enig Schipbröckig Goed gefunden unde geberget wurde uppe den Strande edder Reveer, darvan ſchall de Hövetmann van unſern Schlate to Ritzbüttel, un dejenen, de dat Goed finden unde bergen, den twintigſten Penning hebben under ſick to delende. Man were idt buhten Reveer un buhten der Have gefunden un geberget, darvan ſchall de Hövetmann un de dat Goed bergen unde finden, den drüdden Penning hebben under ſick gelieck to delende.

Wat vor Göder gefunden werden van Schipbröcke an den Gründen, Wåhren un Reveer by Ritzbüttel under ſinem Gebede belegen, de Gödere mögen des Hövetmannes ſiene Denere, un alle ſo in des Schlates Gebede wohnhafftig ſien, bergen unde uphalen. Desgelicken mag de Hövetmann to Ritzbüttel un up den Nienwercke dorch ſine Denere ock bergen unde uphalen Schipbröckig God, ſo an der Krone un andern Reveren unde Gründen by dem Wercke gefunden werden.

2. Des Schragens des Barg-Geldes van den Gödern, de to Ritzbüttel edder Nien-Wercke driftig ankahmen und geborgen warden, wovon in art. 18. Rec. d. A. 1548. worunter

 vielleicht

vielleicht die Rulle des Neuen-Wercks in Adjuncto ſub B. die in der That alt, zu verſtehen.

Erſtlich) dieſe erſte Section begreiffet das Recht des Schiffbruchs und der Schiff brüchigen Gühter, wenn bey dem Schiffbruch der Schiffer und das Schiffs-Volck zugegen und auf dem Schiffe ſeyn, und diſtinguiret, ob der Schiffer und das Volck in der Noht ſich ſelbſt helffen können oder nicht, ſondern das Schiff und Guht der Noht-Rettung abandoniren und übergeben müſſen.

den Schipper mit ſinen Scheps-Volck un de ehm ſonſt dartho behülplich ſien können, fryſtahn, ſien Schip un Guht vor ſich ſülveſt to redden) bey dieſem Fall ſeyn zweyerley zu conſideriren, entweder ein Schiff iſt in Noht, läſſet bey Tage einen Schau wehen in der Fock-Wand, oder des Nachts, hänget eine Laterne in die Wand, oder ſchieſſet zum Zeichen, daß es Hülffe begehre, oder es ſtrandet, das Volck aber bleibet im Schiffe. So ſollen in dem erſten Fall ihm Leute an Bord geſchicket werden, die an den Pumpen gehen, und ſonſt das Schiffs-Volck ſo viel möglich aſſiſtiren und helffen, um Schiff und Guht zu ſalviren, wie auch in dem andern Fall, ſo lange der Schiffer und das Volck ſelbſt retten und bergen wollen, dem Schiffer alle mögliche Aſſiſtence leiſten, und genieſſen in beyden Fällen die zu Hülffe gezogene Leute ein billiges Lohn. Conf. Neuen-Wercks-Rolle art. 1.

Wenn auch andere Schiffe bey einem ſolchen nohtleidenden wären, findet ſich dieſes alte Statutum in der Burſpracke Petri d. A. 1594. Wehre idt, dat en Schip uppe de Elve to ſitten edder an Grund qvehme, ſo ſchölen de anderen twee Tyden by ehm bliven, un ehm ſo veel ſe mögen, Hülpe, Troſt unde Foderinge tor Reddinge trulick bewieſen, by Straffe 100 Gold-Gülden.

Woferne

Woferne averſt de nohtlidende Schipper) der andere Caſus, wenn der Schiffer und ſein Volck ſich nicht ſelbſt, oder auch mit der Beyhülffe nicht mehr helffen köñen, ſondern das Schiff der publiquen Rettung übergeben müſſen, ſo findet die Bergung ſtatt, und ſoll ein jeder in Rettung des Schiffes und Guhtes dem Schiffer und ſeinem Volcke alle ſchleunige und treuhertzige Hülffe widerfahren laſſen.

Die Bergung aber muß ſo viel möglich in guter Ordnung geſchehen, die Nahmen der Leute, ſo bey der Bergung ſich eingefunden und gebrauchen laſſen, notiret, und die geborgene Gühter von den Bergern richtig angegeben, inventiret, und in die zu Cuxhaven unter der Aufſicht des Loots-Inſpectors befindliche Magazin-Häuſer, oder auch auf den Thurm zum Neuen-Werck geliefert, der Unfall aber mit allen Umſtänden hieher berichtet werden.

den Eegenthomb ſolcker Güder verificeren) So lange wie h. caſu die Leute mit beym Schiffe, ſo finden ſich auch die Documenten und Scripturen, woraus man den Eigenthum des Schiffes ſo wohl als der Gühter erkennen mag. Falls aber dieſelbe nicht verhanden, oder auch die Umſtände daraus nicht klärlich zu erkennen, müſſen diejenige, ſo ſich der Gühter anmaſſen, und ſolche abfodern wollen, ſich ſattſam legitimiren, und durch Conoſſemente, Policen, Certepartien, Facturen, Miſſiven, Rechnungen und dergleichen Piécen und Documenten ihr daran habendes Eigenthum und Intereſſe beweiſen. Conf. Cod. Ludov. L. 4. tit. 9. art. 25.

enes Chriſtlichen Barg-Geldes) nach der Billigkeit und nach Proportion der Arbeit, in Anſehung ob ſie mit der Hand, mit Fahr-Zeugen oder mit Wagen und Pferden gedienet, und

Digitized by Google

und der Gefahr der Bergung eingerichtetes und moderirtes Arbeits-Lohn und Berg-Geld. Keiner aber kan Berg-Lohn empfangen, der nicht zum Bergen geholffen. Es haben aber die Berger wegen ihres Berg-Lohns Jus taciti Pignoris in den geborgenen Gühtern, biß ſie bezahlet.

Thom andern) iſt die andere Section dieſes Bergungs-Rechts, in dem Fall, wenn das Volck aus Noht vor der Strandung ſich ſalviret, und Schiff und Guht ohne Menſchen gefunden wird, oder Schiffbruch leidet, per verba: *anſtranden, und bekahmen un ingebracht*, und verſtehet ſich all dieſes auch von driftigen und aufgefiſcheten Gühtern.

ſolck Schip an Land bringen, averſt der Góder im geringſten nicht annahten) Vid. art. 4. cum Not. Tit. præced. & Clauſulam fin. hic. wie auch art. 1. der N. W. Rolle.

von Stunden an dem Amptmann to Ritzbüttel verſtendigen) damit er ohngeſäumt Anſtalt machen, ſo wohl zur Rettung nach dieſer Ordnung, als auch den Unfall hieher zu berichten, damit die Intereſſenten ohngeſäumt die nöhtige Meſures nehmen können.

Weiter diſtinguiret dieſe Conſtitution unter verderbliche und unverderbliche Waaren, und die ſo naß geworden, aber getrucknet werden können.

Wann dem Herrn Amptmann der Caſus gemeldet, und alles Geſetzmäſſig inventiret, ſollen

1. De verderfliche Góder) auch die verdorbene, das Geſetz beſchreibet ſie, de vermohtlich nicht können wedder gedröget un deswegen müſten verkoſt werden, nach acht Tagen, wann ſich niemand angiebet, hieher auf Hamburg

burg geſchicket, an den Meiſtbietenden verkauffet, und das Geld bey der Cämerey gebracht werden.

2. Unverderbliche) in Verwahrung gebracht zu Ritzebüttel oder aufm Neuen-Werck, oder auch hieher nach Hamburg ad ſequeſtrum.

3. Die naß-gewordene trucknen und zu verwahren) entweder dort oder hier.

Tempus Legale, binnen welcher dergleichen geborgene Gühter reclamiret und vindiciret werden können, iſt Jahr und Tag, nach gemeinen See-Rechten Cod. Ludov. Lib. 4. art. 24. Königl. Schwed. S. R. Cl. 5. cap. 1. Königl. Dän. Conſtitution Chriſtiani III. art. 8. wie auch S. R. cap. 4. art. 4.

Unkoſten und Berg-Geld) in dem Fall, wenn binnen Jahr und Tag die geborgene Gühter reclamiret werden, Berg-Geld iſt Arbeits-Lohn, Unkoſten ſeyn Ungelder, die zu Anfbringung, Inventirung, Bewahrung und Transportirung angewandt.

Wenn ſich aber niemand binnen Jahr und Tag anmeldet, ſo iſt das geborgene Wrack-Guht.

Es findet ſich in dem von Hrn. Chriſtoph Georg Jarchau, Hochfürſtl. Mecklenburg-Strelitziſ. Hof-Rahts, im vorigen Jahr edirten curieuſen Tractat: de Regalibus, Chriſtiani III. Regis Daniæ Conſtitution von Schiffbrüchigen Gühtern und See-Fund d. A. 1558. in forma angedrucket, worinn enthalten, daß Schiffbrüchig Guht, ſo keinen Herren hat, Wrack ſeyn, wobey aber lebendige Menſchen verhanden, und da ſich ein Herr zu findet, nicht Wrack ſeyn ſoll, und iſt Wrack h. l. ſo viel als abandoniret, Res Nullius, deſſen ſich Fiſcus und die Bergere anmaſſen, und nach dem Strand-Recht mit der Zueignung verfahren können: hinc ein geſcheitertes und zer-

brochenes Schiff ein Wrack: Auch iſt Wraacken ſonſt zu verſtehen von untüchtig, Ausſchuß und Straff- oder Wrackwürdig und confiſcabel erklären, wie von Bier, Holtz und Hering das Wracken bekannt, hinc Wrackers, die Bediente, ſo zur Unterſuchung dergleichen Untüchtigkeit gebrauchet werden.

Woraus leicht zu verſtehen, was der Frantzoſen Droit de Varec, wovon ſowohl in dem Codice Lud. Lib. 4. Tit. 9. art. 37. & 38. auch beym Cleirac und andern paſſim, welches bey den Riverains oder Lehns-Herrn, ſo an der See ihre Gühter haben, auf den Küſten von Bretagne, Guienne und Normandie gebräuchlich, dahin: daß dieſelbige die Schiffbrüchige und von der See ausgeworffene Gühter ſich zueignen, ſo weit an ihren Ufern ein Mann zu Pferde mit ſeiner Lantze reichen kan: für ein Recht ſey, nemlich le Droit de Wrack oder Strand-Recht, und Wrack-Gerechtigkeit nach alter Teutſcher Mund-Ahrt und Gewohnheit; will es alſo die Frantzöſiſche Derivation von dem See-Kraut Vraicq, wovon in Cod. Ludov. Tit. 10. Lib. 4. nicht ausmachen.

woferne ſolck Goed over Reeffen gehalet) ein Reeff oder Riff, Gallis: Greve in Cod. Ludov. paſſim, ſo vielleicht auch das alte Teutſche Wort Refe, iſt ein Sand, ſo ſich in See als eine Banck oder in einen Strohm vor ein feſt Land als ein Vorland bis an die Tieffe des Strohms hinaus aufwirft, dergleichen ſich findet vor das Neue-Werck, auch vor Zeiten vor Ritzbüttel und Cuxhaven geweſen, welches letztere aber zum gröſten Schaden des Landes, da ſich der Strohm oder die Tieffe nach dem feſten Lande zu gewehnet, weggeriſſen.

Wann hier nun ſich findet, aver Reef gehalet, ſo iſt das zu verſtehen, aus der Tieffe, über den Rif oder Reef, welches

ches viel gefährlicher, als wenn es ausgeworffen und von dem Reef geholet wird, hinc ratio differentiæ des Berg-Lohns.

dat veerde Deel) loco des in Statuto verordneten Drittels zur Ergetzlichkeit und Auffmunterung der Berger, um in Nohtfallen ſich zum Bergen gebrauchen zu laſſen, und verſtehet ſich dieſer vierdte Theil nach abgezogenen Berg-Lohn und Unkoſten, ſo vorhin bezahlet.

by guden Wedder gebarget) aver dat Reef, oder bey ſchlechten Wetter van dem Reef, per verba: oder düſſes Sides der Düpe oder Reef, weiln die Gefahr weniger.

den twintigſten Penning) vid. art. 5. tit. 17. P. 2. ibidemque Notata. Iſt ſo viel, als funf von hundert, vid. Anfangs alleg. Rec. d. A. 1529. woſelbſt ſich findet, de drüdde un de twintigſte Penning.

dem gemenen Gude de ovrigen Goedere) der hieſigen Cämerey als Fiſco dieſer Stadt die übrige reſpective drey viertel, und fünf und neuntzig Theile von hundert.

Es iſt hiebey noch eine alte See-Gewohnheit zu notiren, quod Poſſeſſio retineatur Navis per Beſtiam viventem inibi repertam, wann ein lebendiger Hund oder Katze auf einem alſo verlaſſenen Schiffe gefunden wird. Sie fundiret ſich in Conſtitutione Henrici III. Regis Angliæ, der Zeit Ducis Normanniæ & Aquitaniæ de Naufragis d. A. 1266. und findet ſich bey Cleirac ad Cap. 26. Rool. d'Oleron: worinn enthalten: *Quod ſi de Navi taliter periclitata homo vivus evaſerit, omnia bona & Catalla* (Vaſconibus pro mercimoniis & pretioſis) *in Navi iſta contenta, remaneant & ſint eorum, quorum prius fuerunt, & eis non depereant nomine EJECTI. Et ſi nullo homine vivo evadente contingat qualemcunque beſtiam vivam evadere, vel in illa Navi vivam inveniri, tunc hæc Bona & Catalla uſque ad terminum trium*

Menſium, intra quem terminum, ſi Proprietarii probaverint illa eſſe ſua, eis libenter reſtituantur. Und davon glaube, ſchreibet ſich die Redens-Ahrt her, daß man ſagt: Ein Schiff ſey *met Man en Muis* geblieben.

vort drüdde) dieſe dritte Section, wegen der naß- und ſchadhafft gewordenen Gühter begreifft kein beſonder Recht, maſſen ſolche mit Fleiß zu verwahren, und vor Verderb zu conſerviren, und haben dieſe gleiches Recht mit den vorigen.

Die annectirte Clauſul gebietet und warnet, ſich an die Schiffbrüchige Gühter nicht zu vergreiffen, Conf. Neuen-Wercks-Rolle art. 1. allwo die Straffe ad ultimum Supplicium extendiret.

Wie es mit Auffiſchung der Todten-Cörper und derſelben Beerdigung zu halten, Vid. in art. 5. vorallegirter Rolle. Und iſt auf dem Neuen-Wercke ein runder Platz mit einem Graben umzogen, in deſſen Mitte ein Creutz aufgerichtet, wovon in art. 11. N. W. Rolle, auf welchen dergleichen gefundene Cörper begraben werden. Ubrigens iſt in See-Rechten hart verpœnet, die Todten-Cörper zu ſpoliiren und ſie in den Sand zu verſcharren. Cod. Ludov. art. 32. & ſeqq.

Weiln aber über dieſen noch von See-Fund und Auswurff, wann die See oder Ströhme nach ihrer Natur und Eigenſchafft groſſe See-Fiſche, Bernſtein, Ambra, Corallen und dergleichen aus- und an Strand werffen, in denen See-Rechten ſich ein beſonders Recht findet, Vid. Cod. Lud. d. l. art. 29. So iſt von unſerm Elb-Strohm, mit welchem wegen ſeiner herrlichen Eigenſchafften der Ebbe und Fluht, und faſt jeden Monaht abwechſelnden reichen Uberfluß von allerhand Ahrt Fiſchen, wenig Ströhme Teutſchlandes zu vergleichen, anzumercken, daß auch dergleichen Recht bey uns nicht

Digitized by Google

nicht auſſer Acht zu laſſen. Darum, wann in See oder Oſtio Albis etwas aufgefangen oder gefunden werden ſolte, ſo vorhin niemand gehöret, Res Nullius ſolches demjenigen, der es auffänget und findet, gehöret. Wenn es aber vorhin in jemands Eigenthum geweſen, genieſſet der Finder nur das Berg-Lohn, wie in præcedenti. Wirfft aber die See oder der Strohm etwas aus auf unſern Strand, wie vor wenig Jahren noch paſſiret, daß See-Fiſche von ungeheurer Gröſſe, ſo man Cagelotten nennet, auf der Elbe von der Ebbe begangen, auf den Watten todt gefunden worden, ſo gehöret ſolcher Auswurf ad Regalia, und iſt als geſtrandet Guht zu achten und zu richten. Vid. Cod. Lud. Lib. 6. Tit. 7. art. 2. woſelbſt enthalten: daß dergleichen Auswurf als andere geſtrandete Gühter, wozu ſich niemand angibt, zu vertheilen; und in art. 1. daß Stöhr und Lachs als Königl. Fiſche, welche, wenn ſie am Strande ausgeworffen gefunden werden, Fiſco gehören und der Finder nur ein Berg-Lohn davon zu genieſſen haben ſoll. Wie denn auch aus vorangeführter Königs Chriſtiani III. Conſtitution zu erſehen, daß ſolche, unter Fiſche, die ein Menſch wegtragen kan, oder nicht, diſtinguire, die erſte Ahrt gehöre dem Finder, die andere aber ſey wrack.

Es ſeyn aber die Cagelotten zwar eigentlich keine Wallfiſche, und werden von den Holländern Potviſſe genannt, haben aber doch viel Speck, woraus Trahn zu kochen, inſonderheit findet ſich in deren entſetzlich groſſen Kopf das bekandte Sperma Cete. Die Abbildung dieſes Fiſches findet ſich im Kupfer in Zorgdragers Tract. von der Grönländiſchen Fiſcherey pag. 208. und pag. 391. der Proceſs, wie das Sperma Cete heraus zu bringen.

Lit. B.

Neuen-Wercks Rolle.

Anno 1719. revidiret/ dann dieſe Rolle iſt an ſich eine gar alte Conſtitution.

Nachdem E. E. Raht der Stadt Hamburg dem jetzigen Voigt Johann Hinrich Voß den Thurm aufm Neuen-Werck eingethan, denen andern daſelbſt wohnenden Leuten aber auch ein Theil Landes verhäuret, mit der Condition, daß ſie denen auf- und abwerts fahrenden Schiffen im Fall der Noht Beyſtand leiſten, auch See-driftige Schiffe, Wracken und Gühter bergen ſollen; Als iſt dem Voigt und Hauers-Leuten folgende Rolle, welche auf dem Thurm angehänget werden und bleiben ſolle, daß ſie ein jeder leſen könne, zu obſerviren, und dem Voigte ſtrictè darüber zu halten anbefehlen worden.

Articulus I.

Soll der Voigt mit allem Ernſt dahin ſehen, und die Häuerlinge und Einwohner auch dahin anhalten, daß denen Nohtleidenden Schiffen auf ihr Anſuchen oder bey erſehener Noht und Gefahr, ſchleunige Hülffe geleiſtet, und falls es möglich, Schiff und Guht gerettet: Solte aber das Schiff nicht zu retten ſeyn, die geladene Gühter daraus geborgen werden. In dieſen beyden Fällen genieſſet der Voigt und die Einwohner des Landes ein billiges, allenfals durch den Herrn Amptmann zu Ritzebüttel zu moderirendes Berge-Geld, und die Gühter ſollen denen Eigenern oder Gevollmächtigten ungeſäumt ohne Schmälerung oder Entfrembdung eines oder des andern Stückes, es ſey ſo klein als es wolle, ausgekehret werden. Solte ſich einer oder der andere

re gelüſten laſſen, etwas von ſolchen geborgenen Gühtern an ſich zu halten, zu verhelen oder gar weg zu practiciren, ſoll derjenige, ſo es gethan, für einen Dieb gehalten, und für jedes Stück mit 100 Rthlr. Straffe, oder, wo er die nicht hat, mit Waſſer und Brodt auf ſechs Wochen im Gefängniß ernehret werden: Fals auch ein ſolcher ertapter Böſewicht zum andernmahl über ein ſolches Buben-Stück betroffen würde, ſoll er 200 Rthlr. Straffe bezahlen, oder zwölf Wochen lang auf Waſſer und Brodt gefangen geſetzt, zum drittenmahl aber auf Summariſche Erkänntniß mit Ruhten geſtrichen, und des Landes verwieſen, oder gar, nach Befinden, gehenckt werden.

Articulus II.

Solte es ſich begeben, daß ein See-drifftiges Schiff im Strohm gefunden würde, ſollen der Voigt und die Leute ſolches ans Land bringen; wirfft auch die See ein ſolches Schiff aufs Land oder Watt, in beyden Fällen wird dem Voigt anbefohlen, dem Herrn Amptmann zu Ritzebüttel davon part zu geben, welcher durch den Ampt-Schreiber alle in dem Schiffe verhandene Waaren verzeichnen, und ferner damit nach der Verordnung des 31 Articuls des Receſſus von 1603. verfahren wird. Mittlerweile, und bis die Waaren und alles, was in und an dem Schiffe befunden wird, inventiret und in ſichere Verwahrung gebracht worden, ſoll der Voigt und die Einwohner des Neuen-Wercks fleiſſige Acht auf Schiff und Guht haben, daß nichts entfrembdet werde. Wer darüber, daß er etwas entwendet, betroffen, oder davon überzeuget wird, ſoll eben, wie im vorhergehenden Articul, beſtraffet werden, der Voigt aber ſoll ſchuldig ſeyn, bey dem Herrn Ampmann anzuhalten, daß copia inventarii bey erſter Poſt an E. E. Raht überſandt werde.

Articulus III.

Solte aber nur ein Wrack oder Theil eines zerbrochenen Schiffs an das Land gebracht, oder geworffen ſeyn, ſoll der Voigt ungeſäumet, ſo bald er es mercket oder ihm gemeldet wird, alles in- und daran befindliche, auch das Eiſen und brauchbahre Holtz im Beyſeyn zweyer Hauers-Leute, auf ſeinen Eyd, richtig verzeichnen, und das inventirte Guht aufn Thurm oder in ſichere Gewahrſam bringen, die Specification aber davon mit der erſten Gelegenheit E. E. Rahte herauf ſenden, auch dem Herrn Amptmann auf Ritzebüttel einliefern.

Articulus IV.

Werden auch loſe Sand-drifftige Gühter, es wären Kiſten, Tonnen, Packen, Holtz ꝛc. entweder im Strohm oder auf den Watt gefunden, ſoll derjenige, ſo ſolche birget oder findet, ſolches dem Voigte anzeigen, welcher alles im Beyſeyn zweyer Hauers-Leute inventiren, in Sicherheit bringen, und die Specification davon mit erſter Poſt E. E. Rahte überſchicken, desgleichen dem Hrn. Amptmann einliefern ſoll. Wird darinn etwas verſäumet, ſoll der Voigt jedesmahl 50 Rthlr. Straffe geben. Derjenige aber, ſo Packen, Kiſten, Tonnen ꝛc. eröfnet, und etwas davon vor der Inventur in ſeinen Gewahrſam bringet, verheelet oder weg practiciret, es ſey ſo klein als es wolle, ſoll laut des erſten Articuls beſtraffet werden, doch ſoll es frey ſtehen, die aufn Watt gefundene Gühter höher aufs Land zu bringen, damit ſie nicht von der Fluht weggeſpühlet werden.

Articulus V.

Die Todten-Cörper, ſo im Strohm aufgefiſchet werden, ſollen unverzüglich ans Land gebracht, und ebenfals als diejenige, ſo aufm Watt liegen, in Beyſeyn des Voigts viſitiret

viſitiret werden, welcher alles bey ihnen Befindliche ſpecificiret, zu Buche bringet, und wohl verwahret, gleichfals in Beyſeyn zweyer Einwohner des Landes. Die Specification davon muß wie im vorigen und bey gleichmäſſiger Straffe, E. E. Rahte und dem Herrn Amptmann gleich eingeſandt werden. Wie denn auch dieſelbe, ſo etwas entwenden, verhelen, oder die Todten-Cörper, ehe und bevor der Voigt dazu kömmt, viſitiren, gleich denen vorigen angeſehen werden ſollen. Die Cörper aber ſollen ehrlich aufn Kirchhofe begraben werden.

Articulus VI.

Zu Abwendung beſorgenden Unterſchleifs ſoll ein jeder Häuerling und Einwohner daſelbſt, wann ſie, um einige Güter über Reef oder Strohm zu bergen, mit Evern, Böhten, oder Jellen ausfahren wollen, ſolches dem Voigt anmelden, der Voigt auch entweder ſelber mitzufahren, oder ihnen eine taugliche Perſohn von den ſeinigen in ſolchem ihrem Fahrzeuge zu zuordnen ſchuldig ſeyn. Solte ſich aber ein oder anderer dieſer Verordnung wiederlich bezeigen, derſelbe ſoll allemahl in 50 Rthlr. Straffe verfallen ſeyn, und im Mangel der Bezahlung zur gefänglichen Haft gebracht, und nach Beſchaffenheit mit Waſſer und Brodt geſpeiſet werden, der Voigt auch nichts deſtoweniger ein Mann-Theil, gleich wäre er ſelber oder jemand der Seinigen mit geweſen, von dem Berger-Gelde zu genieſſen haben, und dem Hrn. Amptmann auf Ritzebüttel ſolchen Ungehorſahm allemahl anmelden. Jedoch ſoll denenſelben, ſo ſich der Fiſcherey auf der Elbe gebrauchen, erlaubet ſeyn, wenn ſie zu fiſchen ausgefahren, und unvermuhtlich einige Kaufmanns-Güh- ter antreffen, dieſelben zu bergen, aber nicht aus dem Ever ans Land zu bringen, der Voigt habe ſie denn beſehen, und ordentlich in Beyſeyn zweyer Einwohner beſchrieben, wie ſie

denn, damit ſie ſich keinen Verdacht veruhrſachen, ihre Fiſche aufzutragen, keines Weges aber mit Wagen aufführen zu laſſen ſchuldig ſeyn ſollen.

Articulus VII.

Weil auch die Erfahrung bezeuget, daß bey winterlichen Tagen Eiſes halber mannichmahl mit Evern vom Lande nicht kan abgefahren werden, und bey ſolcher Beſchaffenheit der Kauf-Leute Gühter am füglichſten mit kleinen Böhten oder Jellen, ſo auf Wagen geſetzt, und ans Waſſer geführet werden, zu bergen: Als ſoll der Voigt nebſt den Häuerlingen und Einwohnern, auf ihrer allerſeits Koſten, zwo kleine Jellen herbeyſchaffen, und in ſteter Bereitſchaft halten.

Articulus VIII.

Die geborgene Schiffe ſollen, ſo bald möglich, wieder zu Waſſer und nach Cuxhaven gebracht werden, die Wracken aber zerſchlagen, das Holtz davon möglichſten Fleiſſes, den Eigenthümern zum beſten conſerviret, das nichts taugliche aber unter dem Voigt und Einwohner nach Haupt-Zahl, fals das Wrack über Reef und Strohm geholet, ſonſt aber dem Voigt die Helfte, und denen Häuerlingen die andere Helfte zugekehret; Mit dem daran befindlichen Eiſenwerck, Maſten, Tauen, Anckern, Segeln und guten Holtze aber, wie Art. 3. verordnet, verfahren, und fals ſich niemand angiebet, Jahr und Tag aufgehaben werden. Gleichergeſtalt ſollen alle unverderbliche Gühter und Waaren, ſie haben Nahmen wie ſie wollen, ſo viel derſelben, vermöge vorhergehenden Articuln aufn Thurm bleiben, Jahr und Tag daſelbſt in Verwahrung gehalten werden. Solten auch einige davon naß geworden ſeyn, ſollen ſie getrucknet aſſerviret bleiben. Denen Eigenthümern oder Gevollmächtigten werden ſolche Gühter, auch, fals es verlanget wird,

das

das Eiſen, Holtz, Maſten, Tauen, Ancker von denen Wracken, nebſt erlegtem, unten zu berahmenden Berg-Gelde und ſonſtigen redlichen Koſten wieder ausgeliefert, und darzu benöhtigten Falls die hülfliche Hand durch den Herrn Amptmann zu Ritzebüttel gebohten. Nach Ausgang Jahres und Tages ſoll das an den Wracken gefundene Eiſen und taugliche Holtz, auch Maſten, zu Ritzebüttel an den Meiſtbietenden verkaufft, die andern Sachen aber, als Ancker, Tauen, und übrige Waaren, wie ſie Nahmen haben, E. E. Rahte durch den Voigt zugeſchickt, um ſelbige alhier verkauffen zu laſſen. Was aber an verderblichen Waaren entweder geborgen, oder auf dem Strande oder Watt gefunden wird, ſolches alles und jedes, nichts ausbeſchieden, ſoll der Voigt, nach gemachter accuraten Verzeichniß, innerhalb acht Tagen E. E. Raht zufertigen, damit es zu Gelde gemacht, oder dem Eigener ausgeliefert werde. Solten aber ſolche Sachen darunter ſeyn, die von der Näſſe mitlerweile ſich etwa conſumiren mögten, die ſoll der Voigt gleich öffentlich zu Ritzebüttel verkauffen, und das gelöſete Geld Jahr und Tag, fals ſich kein Eigener meldet, aufheben. Nach Verflieſſung ſolcher Zeit aber E. E. Rahte, zum beſten der Stadt-Cämerey einſenden.

Articulus IX.

Betreffend das Berg-Lohn, wird, wann Eigenthümer ſich binnen Jahres und Tages angeben, ſolches nach Billigkeit unter den Eigenthümern und Voigt nebſt Einwohnern reguliret, können ſie aber darüber nicht eins werden, moderiret ſolches der Herr Amptmann zu Ritzebüttel. Wann aber binnen Jahres und Tages ſich kein Eigenthümer meldet, ſo ſoll der Voigt, Häuerlinge und Einwohner des Neuen-Wercks von allen See-driftigen Schiffen, Wracken,

 Güthern,

Digitized by Google

Gühtern, und denen ſich bey Todten befindlichen Sachen, ſo über Reef und Strohm geholet worden, wann ſolches bey ſtürmigten oder trüben neblichten Wetter geſchehen, den vierdten Theil, entweder in natura, oder den Wehrt, wovon die Wahl bey E. E. Raht ſtehet, genieſſen. Solte aber die Bergung bey guten und klaren Wetter verrichtet, oder auch die Schiffe, Wracken, Gühter und todte Leute diſſeits der Tieffe oder Reef geborgen ſeyn, empfangen ſie den zwantzigſten Pfenning oder Theil des rechten Wehrts am Gelde, was nemlich die Waaren zwiſchen den höchſten und geringſten Preiß in Hamburg gelten, oder warum ſie verkaufft worden. Dieſe obbenannte Berge-Gelder werden unter Voigt und Einwohner nach Haupt-Zahl getheilet. Von demjenigen, was am grünen und andern zum Neuen-Werck gehörigen Sande und Strande, woſelbſt man mit Wagen beykommen kan, geborgen wird, wann kein Eigner ſich in Jahr und Tag angibt, genieſſen der Voigt und die Häuerlinge, ſo Wagen und Pferde halten, gleichfals den zwantzigſten Pfenning oder Theil des Wehrts an Gelde, und bekömmt der Voigt davon die eine Helfte, die andere aber die Häuerlinge, ſonſt aber wann Eigner verhanden, ein billiges Berge-Geld auf den Fuß, wie oben verordnet.

Was von denen geborgenen Gühtern über den reſpectivè vierdten Theil und zwantzigſten Pfenning überſchieſſet, auf den Fall, da binnen Jahres und Tages ſich niemand gemeldet, ſoll E. E. Rahte zum beſten der Stadt-Cämerey eingeliefert werden.

Articulus X.

Es ſoll auch niemand von den Häuerlingen oder Einwohnern auf dem Neuen-Werck ſich ohne Vorwiſſen des Voigts vor Aufgang und nach Untergang der Sonnen auf dem Watt und Reef finden laſſen, bey 100 Rthlr. Straffe:

Es

Es ſey denn, daß es die Nohtdurft erfodere, daß etwan ein Schiff in Noht wäre, oder Gühter konten geborgen werden, und ſoll der Voigt, um gute Aufſicht zu haben, allemahl mit dabey ſeyn. Es iſt aber denen Fiſchern daſelbſt, wenn es die Gelegenheit und Zeit zu fiſchen erfodert, nach ihren Evern zu gehen, und auszufahren, erlaubet und zugelaſſen.

Articulus XI.

Weil auch zu jederzeit ein Crucifix auf dem Kirch-Hofe geſtanden, ſoll der Voigt, und die auf dem Neuen-Wercke wohnende Häuerlinge ſolches ſtets unterhalten, und wann das eine vergangen, an deſſen Stelle ein anders wieder zu ſetzen ſchuldig ſeyn.

Articulus XII.

Ubrigens ſoll der Voigt ſeinen Contract ſtricte erfüllen, bey willkührlicher Straffe.

Articulus XIII.

Schließlichen will E. E. Raht ſich vorbehalten haben dieſe Ordnung nach Gelegenheit ins künftige zu ändern. Actum & Concluſum in Senatu publicatumque ſub Signeto Mercurii d. 1 Febr. Anno 1719.

Tit. XVIII.

TIT. XVIII.
Von Boddemerey.

AD RUBRUM.

§. 1.

Boddemerey wird deriviret von dem Boden, der auf dem Kiel des Schiffes ruhet, hinc verboddemen, auf den Boden, Bodemen, Boddemer und mit der von den Teutſchen beliebten Endigung Ey, wovon in Not. ad art. 10. Tit. XVI. den Gebrauch und Ubung dieſes Contracts auszudrücken Bodemerey.

§. 2. Dieſer Contract iſt in der That Species Mutui, wohin er auch von Grotio in Introduct. ad Jurisprud. Bat. lib. 3. c. 11. referiret wird.

§. 3. Das Fundament und Urſprung der Bodmerey findet ſich in Jure Civili in Pecunia Trajectitia, daß wenn jemand Gelder auf ſeine Gefahr von einem Ort zum andern überſchiffen ließ, er dagegen das Fœnus Naüticum, extraordinaire ſonſt in Rechten nicht erlaubte Zinſen ſich bedingen könte. Vid. Tit. C. d. Fœn. Naut. Und hat Bodmerey einige Connexion mit Pfandſchafft und viele Affinität mit dem Aſſecurance-Contract.

§. 4. Es diſtinguiret ſich aber dieſer Contract an ſich von allen, ob er gleich von den Eigenſchafften vorgedachter in ein oder andern participiret, maſſen den Unterſcheid nur mit wenigem zu bemercken, gleichwie in Mutuo, alſo auch in Bodmerey gleich nach der Aufnahme der Gelder die perſonelle Obligation ad reſtituendum Stand greiffet, ſo reſolviret ſich ſolche in der Bodmerey contra naturam Mutui, wenn Caſu das Unterpfand verlohren wird.

§. 5. Pfand-

§. 5. Pfandſchafft concurriret nicht weiter als daß den Bodmeriſten pro Securitati Crediti ein Pfand conſtituiret wird; es iſt aber contra naturam Pignoris, daß, wie hier der Creditor, der Pfand-Halter ſein Pfand der Gefahr, ſeine Sicherheit verliehren zu können, nohtwendig exponiren muß.

§. 5. Dem Aſſecurance-Contract tritt die Bodmerey am nechſten, weiln hier die Premie & ſuſceptum periculum ſich finden, gleich denn auch Fœnori Nautico & Trajectiæ Pecuniæ in dieſer und in ſonſt ungewöhnlicher Verhöhung der Præmie, und laufft in der That der Bodmeriſt die Gefahr ſeines Crediti und ſeines Pfandes, dafür er denn auch die exceſſive Premie genieſſet; aber darum iſt er ſo wenig proprie der Aſſeuradeur ſeines Geldes als ſeines Pfandes, und ſeyn die Jura Aſſecurationum auf ſelben gantz inapplicabel.

§. 6. Weiln nun das Crinomenon der Bodmerey, nemlich Geld auf den Boden auszuleihen, und ſolches nicht anders wieder erhalten zu können als wenn der Boden in ſalvo kommt, in unſerm Titul nicht enthalten, muß, um ſolches deutlicher zu machen, auf den Einhalt des 7 Articuls Tit. XIV. zurück gehen, weiln dieſe alte und in Statuto Veteri von 1497. ſchon befindliche Conſtitution nach unſern Rechten Uns von den wahren Eigenſchafften der Bodmereyen die beſte Nachricht giebet.

§. 7. In dieſem Articul iſt enthalten, daß der Schiffer Guht verkauffet auf den Boden, welches zu verſtehen, wann der Schiffer in Noht iſt, per verba: wird ein Schiffer genöhtiget, und Geld gebrauchet, und nach der zeitigen Gebrauch der Kaufmann oder Befrachter bey ihme im Schiffe iſt, und conſentiret, daß der Schiffer in der Frembde per verba: auf der Reiſe, von ſeinem Guhte, ſo in dem Schiffe eingeladen, an einen dritten verkauffen möge, auf den Boden, i. e. daß der Schiffer gegen Ubergebung der

Gühter

Guhter ihme dem Kaufmann dagegen den Boden ſeines Schiffes zum Unterpfand ſetzet und verboddemet: und iſt dieſes der natürliche und rechtliche Verſtand dieſes Articuls, denn da die Verkauffung die Ubergabe des Verkauften erfodert, und weiln der Kaufmann dem Schiffer Guht zu verkauffen übergiebet, ſo muß der Käuffer, welcher die dritte Perſohn, für das übergebene und verkaufte Guht das pretium Emtionis an den Schiffer fourniren, als welcher dieſes Geldes benöhtiget geweſen, der Kaufmann aber, dem das Guht vor dem Verkauff gehöret, war der Creditor oder Bodmeriſt, und von dieſem handelt der übrige Einhalt dieſes Articuls.

§. 8. Wenn nun alſo die Bodmerey contrahiret, folget der Text, ſo iſt der Schiffer ſchuldig, dieſes wieder zu bezahlen an den Bodmeriſten, NB. indem der Boden ſo viel zu Lande bringet: ſeyn die eigene Worte Statuti Veteris, i. e. wann und in ſo ferne es ſo viel zu Lande bringet als die Bodmerey beträget an dem Ort, wohin das Schiff deſtiniret, Conſeat. Wisb. S. R. art. 40. *So verre die Boden ſo veel to Lande bringt*, woraus folget, daß das verboddemete auch würcklich ſo viel wehrt geweſen ſeyn müſſe, als die Bodmerey-Gelder, welche darauf genommen, betragen: womit denn auch alle jüngere See-Ordonnancen übereinſtimmen.

§. 9. Weiln nun dieſes die Nota Characteriſtica und Eſſentiale des Bodmerey-Contracts, alſo die Gefahr des Crediti auf dieſe Condition beruhet, ſo folget von ſelbſt, daß der Bodmeriſt den Riſico lauffet, wann der Boden nichts, oder nicht ſo viel als das Creditum betrifft, zu Lande bringet; hingegen er auch nichts mehr verliehren könne als was er auf den Boden vorgeſchoſſen, dann er leidet keine Avaria, und contribuiret auch nicht in Avaria groſs; bleibet alſo die Bodmerey von der Aſſecurance ein gantz ſeparates Weſen.

§. 10.

§. 10. Weiln aber durch allerhand Ahrten unglückli- cher Zufälle arriviren kan, daß das verboddemete Schiff nichts, oder nicht ſo viel, als des Ausgebers Intereſſe beträget, NB. zu Lande bringet, er alſo gröſſerer Gefahr unterworffen als der Eigener und der Aſſeuradeur, ſo indulgiren ihme die See-Rechte, daß er ſich wegen ſothaner an dieſe Condition gebundener Gefahr auch conſiderablere und gröſſere Premien, als ſonſt ein Aſſeuradeur erhält, bedingen kan, welche gemeiniglich ſo viel austräget als die doppelte Premie der Aſſecurance, die auf ſolche Reiſen uſitiret und gegeben werden. v. g. Iſt die Premie von Aſſecurance 5. 10. oder 15. pro Cento, ſo iſt die von Bodmerey 10. 15. und 30. pro Cento, auch wohl mehr. Die Urſach iſt, daß um den Ausgeber zu dieſen Contract zu animiren, er was conſiderabels dabey profitiren könne, weiter die Commodität in Zeit von Noht Geld zu finden, und endlich daß der Ausgeber ohne Schaden der Intereſſen von den verſchoſſenen Geldern ſo viel für die Premie übrig behalte, daß, wenn er will, er das Bodmerey-Capital verſichern laſſen könne. v. g. Er bekommt 30 pro Cento. Die Premie von Aſſecurance beträgt 15 pro Cento, ſo hat er noch andere 15 übrig für ſeyn Intereſſe zu berechnen.

§. 11. Welchem nach Bodmerey Aufnehmung oder Entlehnung von Geld iſt, wovon der Auslehner die Gefahr über ſich nimmt. Trajectitia pecunia quæ periculo Creditoris datur. L. 1. C. d. Naut. fœn. Grot. in Introduct. ad Jurisprud. Bat. Lib. 3. cap. 11.

§. 12. Es wird aber Boddemerey entweder auf das Schiff oder auch auf in ſolchem geladene Gühter genommen, und wird der Bodmerey Contract erwieſen durch den Boddemerey-Brief.

§. 13. Ein Bodmerey-Brief reſpective auf Schiff oder Waaren muß in Subſtantialibus begreiffen:

1. Die Namen des Ausleihers und des Entlehners.
2. Des Schiffes und des Schiffers.
3. Die Deſignation des verboddemeten Schiffes oder Gühter.
4. Des Orts, wo es abgeladen und wohin es deſtiniret und ſeine Ladung brechen wird.
5. Die Summa, welche aufgenommen, nebſt der Urſache der Aufnehmuug.
6. Die Condition auf Bodmerey und rechte Avanture von See, welche Avanture und Gefahr ſich endigen ſoll 24 Stunden, oder längere Zeit, nachdem daß der Schiffer ſeine Ancker fallen laſſen auf der Rhede oder in dem Haven, wohin er deſtiniret.
7. Die Verbindung, daß die aufgenommene Summa mit dem Aufgeld oder accordirten Intereſſe, NB. ſo ferne der Boden oder die verbodemete Gühter ſo viel als die angeliehene Summa beträgt, zu Lande bringen, nach des Schiffers Arrivement, oder woſelbſt das Schiff ſeine Ladung brechen wird, wieder zu bezahlen, und den Ausleiher Noht- nud Schadloß zu halten, bey Verpfändung des Schiffs und deſſen Geräthtſchafft, wenn es auf Waaren, der und der verboddemeten Gühter, auch zu feſter Haltung dieſes Contracts des Aufnehmers perſöhnlicher Verpflichtung und Verpfändung ſeiner Gühter.
8. Locus Annus & Dies.

Vid. Formular beyder Ahrten Bodmerey-Briefe in Adjunctis ſub Litt. A. & B.

§. 14. Weñ ohne ſpecialen Bodmerey-Brief auf Waaren in Form von Bodmerey, Gelder verſchoſſen werden, wird in dorſo des Conoſſements von ſolchen Gütern geſtellet, daß dieſe Güter verboddemet, und hypotheſiret an N. N. als den Geber für die Summa von . . Marck, das Aufgeld der Bodmerie darunter

darunter mit begriffen, welche Summa zu bezahlen an A. A. den Freund in Loco, wohin das Schiff deſtiniret und die Gühter conſigniret, 14 Tage (oder mehr Zeit, wie es accordiret iſt) nach glücklichen Arrivo des Schiffes, den Wehrt empfangen von B. B. iſt der Aufnehmer, und ſoll die Avanture der See ſeyn für Riſico von N. N. den Geber. Locus Annus & Dies. Und dieſes iſt, was unter Cambio Maritimo verſtanden wird.

§. 15. Wir haben ein alt Mandat d. A. 1625. d. 23. Mart. daß niemand einem Schiffer Geld auf Bodmerey geben ſoll, es ſey dann die Bodmerey auf der Admiralität angegeben, und zu Buche verzeichnet, bey Straffe der Confiſcation der Gelder und daß die Aſſeurancen, ſo darauf geſchehen, von keinen Würden ſeyn ſollen. Vid. in Forma in Adjunctis ſub Lit. C. Solches iſt aber nicht in Obſervance, weiln die Bodmerey-Briefe jetziger Zeit nicht mehr regiſtriret werden.

Art. I.

Es ſoll kein Schiffer an dem Orte / da die Rhedere und Schiffs-Freunde geſeſſen / und gegenwärtig ſeyn / mehr Geld auf Böddemerey nehmen / als auf ſein eigen Part / ſo er im Schiffe hat; wer aber in dieſem Fall / dem Schiffer mehr auf Böddemerey austhut / als ſein Part ſich erſtrecket / der mag ſich an des Schiffers Perſon und Gütern alleine erholen / und ſeyn die andern Schiffs-Rhedere darzu zu antworten nicht ſchuldig.

Schiffer) als Mit-Rheder und für ſeinen Antheil Condominus,

minus, weiln regulariter niemand was verpfänden kan, was ihm nicht zugehöret.

an dem Ort/ da die Rhedere und Schiffs-Freunde geſeſſen und gegenwärtig seyn) wie in art. 33. Tit. XIV. dieweil er noch bey ſeinen Schiffs-Rhedern iſt, und derſelben mächtig werden kan, weiln in Gebrech von Geld ſie ſelbſt dem Schiffer das benöhtigte ſubminiſtriren können. Vid. art. 5. Tit. XIV. præced.

auf ſein eigen Part) als Eigener, wenn er alſo kein Part im Schiffe hat, kan er in Loco der Befrachtung nichts verboddemen. Die Rhedere aber ſambt und ſonders, wann ſie das Total des Schiffes ausmachen, können das gantze Schiff, oder ein jeder ſein Part, auch ehe es abgehet, mit Boddemerey beſchweren.

Welcher Geſtalt die Rhedere eines zum Einſchuß unwilligen Mit-Rheders Part verboddemen können, Vid. quæ Not. in Supplemento vom Schiffs-Bau ad art. 2. Hanſ. S. R. §. 2. welches auch in Ausrüſtung und Equippirungs-Fällen ſtatt findet, weiln ein jeder ſich dasjenige, was der mehrere Theil ſchlieſſet, mit gefallen laſſen und die dazu nöhtige Koſten einſchieſſen muß. vig. art. 3. Tit. XIII. præced. Vid. Verver in Supplem. von Bodmerie §. 6. und in Not. ibid.

mehr auf Bodmerey austhut) der Ausgeber, welcher alſo von dem Schiffer hintergangen wird, ſibi imputet, und hat an die Rheder keinen Regreſs, weiln dasjenige, was über den Wehrt creditiret, als ein Mutuum und perſonelle Foderung aus ſolchem Contract angeſehen und geachtet wird.

Art. 2.

Art. 2.

Nimmt ein Schiffer bey den Rhedern und Schiffs-Freunden/ nach Inhalt des vorgeſetzten Articuls/ oder auch ſonſten auſſerhalb Landes/ Geld auf Böddemerey/ ſo ſoll allewege derjenige/ welcher die älteſte Verſchreibung beweißlich einzuwenden hat/ præferirt und vorgezogen werden.

Hic Articulus Correctus per Receſſum d. A. 1618.

Articulus Correctus.

Nimmt ein Schiffer bey den Rhedern und Schiffs-Freunden/ nach Einhalt des vorgeſetzten Articuls oder auch ſonſten auſſerhalb Landes Geld auf Bodmerey/ ſo ſoll allewege derjenige/ welcher die jüngſte Verſchreibung beweißlich einzuwenden hat/ præferiret und vorgezogen werden; Wann aber ein Schiffer/ ſo von hinnen auf Hiſpanien oder andere abgelegene Oerter zu ſchiffen vorhabens/ alhier Geld auf Bodmerey genommen/ und dann folgends auf ſelbiger oder einer andern von Hiſpanien aus vorgenommenen Reiſe/ ehe und zuvor ſelbiger Schiffer mit ſeinem Schiffe alhier wieder angelandet/ ferner Geld auf Bodmerey nehmen würde/ ſo ſollen demjenigen/ ſo alhier obgedachte Gelder auf Bodmerey gethan/ die andern/ ſo hernach/

 wie

Digitized by Google

wie obgedacht/ ſelbigem Schiffer auch Gelder auf Bodmerey gethan/ woferne derjenige/ welcher alhier die Gelder ausgezahlet/ an dem Orte/ da die Gelder haben erlegt werden ſollen/ mit Fleiß Anförderung gethan/ dieſelbe aber nicht wieder erlangen können und deswegen gebührlich proteſtiret hat/ nicht vorgezogen werden/ ſondern ſie neben einander gleiche Gerechtigkeit und Zutritt haben/ jedoch woferne das Schiff jedes mahl in dem Stande geweſen/ daß ſothane Gelder hier und anderswo auf Bodmerey zu nehmen/ die Nohtdurfft erfordert hat.

Dieſen Articul finde bey verſchiedenen Commentatoribus ad Statut. allegiret als eine neue Bodmerey-Ordnung.

oder auch ſonſten auſſerhalb Landes Geld auf Boddemerey) wann die hohe Noht ſolches erfodert, und der Schiffer in der Frembde ſich ſonſt nicht zu helffen weiß, kan er bis auf den vierdten Theil des Wehrts des Schiffes Bodmerey machen. Plac. d. 1563. Tit. van See-Rechten art. ult.

welcher die jüngſte Verſchreibung beweißlich einzuwenden hat/ præferiret) vig. L. 5. ff. qui pot. in pign. Interdum poſterior potior eſt priori & L. 6. ibid. Hujus enim pecunia ſalvam fecit totius pignoris cauſam. Alſo aus der Urſache, weiln die letztere Anleihung Schiff und Guht, einfolglich die erſte Bodmerey mit ſalviret und gerettet. Senatus Rationes pro Correctione in Propoſitione d. A. 1618. waren, angeſehen der jüngſte Gläubiger mit ſeinen

ſeinen Geldern das Schiff vom Walle zur See befodert, auch ſolches an andern vornehmen Oertern ſo gebräuchlich.

allhier Geld auf Bodmerey genommen) mit Condition, an ein oder andern Ort in Hiſpanien oder Portugal ꝛc. wo er ſeine Ladung brechen würde, ſolche Gelder wieder zu bezahlen, per verba ſequentia:

An dem Ort / wo die Gelder erleget werden ſollen/ mit Fleiß Anfoderung gethan/ aber nicht wieder erlangen können/ und deswegen gebührlich proteſtiret) wann das Schiff arriviret, und der Boden ſo viel zu Lande gebracht als die Bodmerey-Schuld beträgt, durch ſeinen Freund, an welchen die Zahlung ordonniret, mit Ernſt und dazu in Rechten verordnete Mittel ſolche geſuchet; auch wann er die Zahlung nicht erhalten kan, proteſtiren laſſen von Nicht-Zahlung, verſtehe ſamt Schaden und Unkoſten.

nicht vorgezogen werden) die andern, ſo hernach die Gelder vorgeſchoſſen, als jüngere. Ratio in dicta Propoſitione Senatus: Weiln derjenige, ſo allhier zu ſolcher letzten Reiſe auf Bodmerey Geld gethan, den Schiffer oder das Schiff vor der wieder Anherokunfft nicht beſprechen können, und alſo an Einmahnung ſeiner verſchoſſenen Gelder nicht ſäumig geweſen.

ſie neben einander gleiche Gerechtigkeit und Zutritt haben) Specialis diſpoſitio Statutaria in favorem Civium & Incolarum. Daß hierunter die jüngſten mit verſtanden werden, welche hier in Loco Geld auf Bodmerey gethan, wann das Schiff zuletzt von hier gefahren.

Es

Es muß aber nach der zeitigen Gewohnheit mit der Execution des Bodmerey-Rechts eine gantz andere Beſchaffenheit gehabt haben wie vorjetzo, ſonſt ſich dergleichen Caſus ſchwerlich concipiren läſſet. Denn nach unſerm Articul iſt auf der Hinreiſe hieſelbſt das Geld auf Bodmerey gegeben. Das Schiff hat nun währender Hin- oder einer andern Reiſe nachhero weiter Bodmerey gemacht, oder auf der Rück-Reiſe, ſo hat ja im erſtern Fall daſſelbe an ſeinem Löſchungs-Platz, wann es ſo viel zu Lande gebracht, als die Bodmerey betragen, die Bodmerey-Schuld bezahlen, oder wann es nicht ſo viel zu Lande gebracht, das Schiff proſequiret und verkauffet werden müſſen, gleich die Bodmerey-Rechte bey allen Nationen ſolches erfodern. Nach welchen Umſtänden auf der Her- oder einer andern Reiſe die Bodmerey-Schulden, ſo auf die Hin-Reiſe gemacht, ſchwerlich weiter Platz greiffen können.

In Holland wird uſitiret, wie Verver in ſeinem Tractat von Bodmerien §. 20. bemercket, daß wenn an einem Ort und in einen Hafen verſchiedentlich Bodmerien gemacht werden, man auf den Unterſcheid einiger Tage nicht regardiret, ſondern ſolche in parität ſtellet und gleiches Recht widerfahren läſſet.

die Nohtdurfft erfodert) ohne ſolche Noht als durch Ungewitter erlittenen Schaden zu repariren, nöhtiger Victualiſirung, Bezahlung der Leute und dergleichen zu Befoderung der Reiſe anzuwenden Unkoſten findet keine Bodmerey ſtatt.

Es haben aber die Bodmerey-Gelder die Præference vor allen andern ältern auch Pfand-Verſchreibungen des verboddemeten. Ita judicatum legiſſe memini in Cauſa quondam Simon Rheders Creditorum.

Es

Es ſeyn aber doch gewiſſe Foderungen, welche ex Privilegio der Bodmerey vorgezogen werden, als Berg-Lohn, des Schiffs-Volck Häure, des Schiffes Quote in der Havarie groſſ, der Handwercker Arbeits-Lohn und dergleichen. Conf. art. 7. & 8. tit. 5. P. II. Stat.

Liber Sentent. d. 31. Aug. A. 1584. Welcke de Victallie, Koſt und Behr to des Schippers Nodorft gedahn, un de Reepſchlägers, Seegelmacker, Schmede unde andere, de ehr Arbeits-Lohn an den Schepe miſſen, ſünd dehnen, ſo Bodmerey-Geld up dat Schip uhtgedahn to prefereren.

Das Fundament dieſer Prælation beruhet in vorhin allegirter ratione L. 6. ff. qui pot. in pign. & Juſtiniani Imp. in Nov. 97. cap. 3. *Novimus & antiquioribus Creditoribus aliquas hypothecas præponere Juniores exiſtentes, ex Privilegiis a Legibus datis, quale eſt, quando aliquis propriis pecuniis procuraverit Navem comparare aut fabricare aut reparare &c. in his enim omnibus priores exiſtunt poſteriores Creditores, quorum pecuniis emta aut renovata res eſt iis, qui etiam multo antiquiores ſunt.*

Allein dieſe Rationes würden, um die Bodmerey-Gelder nachzuſetzen, wenig beytragen können, maſſen auch dieſe dadurch für privilegiret zu achten, wann nicht die gegen Empfang und Genuß einer conſiderablen Premie in ſpecie übernommene Gefahr dem Bodmerey-Privilegio derogirte, einfolglich die nach der contrahirten Bodmerey-Schuld an einem ſolchen verboddemeten Schiff aus vorbeſagten Urſachen angewandte Koſten, als wodurch das Bodmerey-Pfand ſalviret, der Bodmerey ſelbſt vorzuſetzen. Und dergleichen privilegirte Foderungen können ein Schiff ſo ſtarck belaſten, daß wann es auch ſonſt ſalvo kommt, der Bodmeriſt dabey verliehren muß. Durch ein Exempel läſſet ſich die Sache deutlicher vorſtellen:

Ein Schiff mit ſeiner Geráhtſchafft iſt wehrt oder wird

eventualiter verkaufft für das netto provenue von 8000 ℔. die Fracht beträge 4000 Marck, machet aus eine Summam von 12000 Marck. Dieſes Schiff wäre in einen oder mehr Bodmerey-Briefen beſchweret mit 7000 Marck Bodmerey-Gelder. Das Schiff hatte unter Wegens durch Sturm einen ſchweren Ramp bekommen, wäre geſtrandet, und hätte in Avarie groſs für ſein Antheil contribuiren müſſen 4000 Marck. Wäre ſchuldig an Schiffs-Volcks Hauer 1500 Marck. Der Schiffer hätte für extraordinaire Unkoſten zu berechnen 500 Marck, betrüge in allen 6000 Marck. Weiln nun dieſe Schulden als privilegirt der Bodmerey vorgehen, ſo folget, daß die Bodmerey in dieſen Fall 1000 Marck verliehret, und zwar die ältiſte.

Es iſt weiter hiebey zu notiren, daß, wenn jemand eine ſolche privilegirte Schuld auslöſet, v. g. er bezahlte die Berg-Lohns Unkoſten, des Schiffs-Volcks Häuer ꝛc. er mit ſolchen Vorſchuß an die Stelle der Foderung tritt, welche eine ſolche Schuld gehabt, wenn er die Auszahlung und Löſung beweiſen kan, ob er gleich keine ſpecial Ceſſion oder Bodmerey-Brief darüber vorzuweiſen hätte. Vid. quæ not. Verver ad §. 22. ſeines Supplementi von Bodmereyen.

Das Königl. Schwed. S. R. Cl. ult. cap. 4. erwehnet einer Art Biel-Briefes, ſo hieher gehöret, nemlich, wenn einer Geld leihet, daß er damit ein Schiff bauet und aufleget oder bezahlet, und unterhält das Schiffs-Volck, auch daß das Schiff ſich von ſolcher Schuld, aus ſolchen Urſachen gemacht, befreyet, und nimmt darauf einen ſo genannten Biel-Brief, gebühret ſolchem der Vorzug vor allen andern Schulden, auch Bodmerey-Briefen, und von dergleichen Biel-Briefen Vid. Dni. Synd. Surlands Diſſert. Inaug. de Lit. Maritim. cap. 5.

Art. 3.

Art. 3.

Im Fall aber ein Schiffer auſſerhalb Landes / ſein Schiff höher mit Böddemerey beſchweren würde / als das Schiff / die Fracht / und Schiffs-Gerähtſchafft ſich erſtrecket / und wehrt wäre; ſeyn die Schiffs-Freunde dazu zu antworten nicht ſchuldig / ſondern es mögen diejenigen / ſo das Geld auf Böddemerey ausgethan / bey dem Schiffer und deſſen Gütern / nach Inhalt der Verſchreibung / ſich ihres Rechtens ferner erholen.

Das Schiff / die Fracht und Gerähtſchafft) hier finden wir, wie weit Bodmerey ſich erſtrecket, und welcher geſtalt das Schiff, wenn es die Noht erfodert, verboddemet werden könne, denn ob wir zwar vorhin erwehnet, daß ein Schiffer nur bis auf den vierdten Theil bodemen könne, ſo iſt ſolches regulariter zu verſtehen, wenn der Noht durch eine ſolche limitirte Aufnehmung vorgebeuget werden kan.

Wenn aber auf langen Reiſen, mit Eſcale und Anthuung verſchiedener Haven einem Schiffe viele Widerwärtigkeiten zuſtoſſen können, indem, wenn es aus Noht in einem Haven geboddemet, in Verfolg ſeiner Reiſe durch neue Unglücks-Fällen in den Stand geſetzet werden kan, daß der Schiffer zum andern- und drittenmahl und ſo weiter boddemen muß, ſo kan es endlich geſchehen, daß das Schiff, ſeine Gerähtſchafft und Fracht auf ſolche Ahrt engagiret und verpfändet wird. Der Schiffer aber muß über den Wehrt nicht gehen, ohne ſeiner Rheder Conſens, will er anders ſich nicht ſelbſt der Laſt der Wiederbezahlung ex propriis unterwerffen.

ſeyn die Schiffs-Freunde dazu zu antworten nicht ſchuldig) welche ihm das Schiff, Fracht und Geråhtſchafft anvertrauet, und in der Verbindung ſtehen, daß ſie, ſo weit deren Wehrt ſich erſtrecket, das Factum des Schiffers præſtiren müſſen, aber weiter nicht.

ſo das Geld auf Bodmerey ausgethan/ bey dem Schiffer ꝛc.) weiln der Boden über den Wehrt des Schiffes, deſſen Geråhtſchafft und der Fracht das Surplus nicht zu Lande bringet, muß der Ausleiher, vermöge Bodmerey-Brief und der darinn enthaltenen perſöhnlichen Verpflichtung ſich an den Schiffer und ſeine Gühter begnügen, ohne einigen Regreſſ an die Rheder oder an der Ladung nehmen zu können.

Von dieſen Surplus aber werden nur ordinaire Zinſen bezahlet, denn weiln die Bodmerey ſich über den Wehrt nicht erſtrecken mag, findet auch das Boddemerey-Recht weiter keine Statt, geſtalten dann auch, wenn das Schiff verunglückete und damit die Boddemerey ceſſirte, der Schiffer nichts deſtoweniger das Surplus, was er über den Wehrt, aufgenommen, mit ordinairen Renten dem Ausleiher zu bezahlen ſchuldig bleibet. Solte aber der Schiffer dieſes Geld in natura mit ſich über See führen, gilt Bodmerey auch in dieſem Gelde, weiln alsdenn das Geld die Natur des verboddemeten mit annimmt, und den ſonſtigen Defect ſuppliret.

Art. 4.

Würde einiger Schiffer vorſätzlich / ohne vorhergehende Noht / in frembden Landen / das

das Schiff mit unziemlichen Böddemereyen beſchweren/ derſelbige ſoll/ wann er allhie wieder anlanget/ vor einen unehrlichen Mann gehalten/ auch in dieſer Stadt und derſelben Gebiete nicht geduldet werden.

Vorſätzlich und ohne vorhergehende Noht) Conf. art. 32. Tit. XIV. præced. Cod. Ludov. Libr. II. Tit. I. art. 20. Hanſ. S. R. tit. 6. art. 3. unnöhtiger und betrieglicher Weiſe.

unziemlicher Bodmerey) ohne Noht, oder über den Wehrt.

vor einen unehrlichen Mann) Hanſ. S. R. d. l. er ſoll nach Gelegenheit an Leib und Leben geſtraffet werden.

Art. 5.

Thäte jemand einem Schiffer Geld auf Böddemerey/ und das Schiff würde genommen/ alſo daß der Schiffer deſſelbigen Schiffs/ nach angewandtem müglichem Fleiß/ nicht könte wiederumb mächtig werden; ſo ſoll der Schiffer ſolchen Part/ welchen er verböddemet/ es ſey das gantze Schiff/ oder ein Theil deſſelbigen/ demjenigen/ ſo das Geld auf Böddemerey ausgethan/ transportiren und überweiſen. Im Fall aber beweiſet werden könte/ daß der Schiffer/ ohne dringende Noht/ das Schiff/ oder ein Part/ mit Böddemereyen höher beſchweret hätte/ als das Schiff/ oder ein Part/

wann es zu beſtimbter Hafe glücklich angelangt/ nach erfahrner Schiff-Leute unpartheylicher Erkäntnüß/ ſammt der verdienten Fracht/ wehrt wäre geweſen/ ſo ſoll gegen den Schiffer/ wie in vorhergehendem Articul geordnet/ verfahren werden/ und der/ oder diejenigen/ ſo das Geld ausgethan/ nicht deſtoweniger aus ſeinen Gütern ſich ihres Nachſtandes zuerholen befugt ſeyn.

Das Schiff würde genommen) Species periculi, wodurch der Bodmeriſt ſein Geld verliehret.

der Schiffer) auch ſeine Rhedere.

nach angewandten möglichen Fleiß) in Rançonnirung, Reclamirung des ſaiſirten Schiffs.

nicht wieder konnte mächtig werden) und alſo die Gefahr da, daß es werde confiſciret werden, wodurch die Bodmerey-Gelder verlohren gehen.

ohne dringende Noht) Vid. art. 19. Placats & art. 7. Tit. 14. und muß der Schiffer nicht mehr Geld aufnehmen, als er, um ſich aus der Noht zu helffen, nöhtig hat, und das aufgenommene Geld muß er auch zu dieſem Ende anwenden. Jedoch wenn excipiendo gegen den Bodmerey-Brief ſolte vorgewendet werden, die Gelder wären nicht zum beſten des Schiffes angewandt, der Schiffer habe es verſchwendet, wäre davon gelauffen ꝛc. würde, ſolche validiren zu machen, ein klahrer und tüchtiger Beweiß erfodert werden, weiln, wenn die Bodmerey ſonſt ihre gute Richtigkeit hat, nicht darauf zu reflectiren, ſondern ſolche Exceptiones ad Recon-

conventionem zu verweiſen wären. Ita jud. in Cauſa Daniel d Orvile contra Friederich Reddeling & Conſ. d. 21. Aug 1656. welches Præjudicat. der Hr. Hof-Raht Krüger in ſeiner Inaugural-Diſputation de Judicio Admiralitatis mit angeführet.

transportiren und überweiſen) flebile beneficium, aber genug der Aufnehmer kan ſich dadurch liberiren. Schwed. S. R. Claſſ. 4. cap. 5. ſo iſt er dadurch ledig von ſeiner Schuld.

Dieſe Ceſſion iſt was particulier, weiln Conditio Contractus, daß der Boden zu Lande gebracht, noch nicht exiſtiret, muß man alſo dieſen Fall als Exceptionem a Regula per Jus Conſvetudinarium fundatam anſehen, denn es wird würcklich durchgehends alſo gehalten.

Verver in Supplemento ad Grot. in Introd. ad Jurisprud. Bat. Lib. 3. p. 11. von Bodmerey §. 33. *De verboddemde Saecke, onderwegen ergens Schipbreucke ofte allerley ander toeval ancoomende ende moetende aldaer ter hand geſchlagen, gereddert ofte oock benaedert worden: ſo wort by ſtandhaſtig gebruick aen alle Kuſten ende Oorden van Europa aen de Bodmeryen, te betaelen eenige dagen nae behouden ankoomſte, het Voorrecht beweeſen, dat men dat Pant alleen aen den Uytleener ofte ſyne gemagtigden ende niet aen den Opucemer gunne te beherſchen.* Welches er in Not. expliciret, daß er in ſolchem Zufall ad exercitium Actionis Hypothecariæ admittiret werde, weiln nicht ſo ſehr die Condition, als das Fundament der principal Obligation des Aufnehmers, davon die Hypotheca ein Acceſſorium, anzuſehen, da die erſte durch Auszahlung der Gelder die Krafft Rechtens ergriffen. Das Syſtema des Bodmerey-Rechts leidet aber durch dieſe Exception einen gewaltigen Anſtoß.

nach

nach erfahrner Schiffs-Leute unpartheyiſcher Erkänntniß) NB. wenn es zu beſtimmter Hafe glücklich angelanget, durch eine unpartheyliche Taxation in dem Stande, worinn der Zeit das Schiff mit ſeiner Gerähtſchafft ſich befindet.

aus ſeinen Gühtern) weiln das Surplus nicht als Bodmerie zu achten, ſondern als ein Anleihe oder Mutuum anzuſehen, das Capital mit ordinairen Zinſen, wie ad Articulum 5. notiret.

Art. 6.

Von Böddemerey-Geld/ iſt man nicht ſchuldig einige Haverey zu bezahlen.

Wie es in Bödmerey-Fällen mit der Aſſecurance zu halten vid. in Supplemento von Aſſecurancen §. 67.

Bodmerey an ſich bezahlet keine Avarie, aber wohl das verboddemete, dahero kommt es, daß der Aufnehmer ſich für Avarie groſſ verſichern laſſen kan, aber das verboddemete nicht, weiln er davon kein Riſico lauffet, indem er die Bodmerey-Gelder darauf empfangen, von welchen Geldern der Bodmeriſt die Gefahr ſtehen muß, ſolche aber verſichern laſſen kan; und weiln Boddemerey keiner Avarie unterworffen, iſt dieſe Aſſeurance leichter und für weniger als die ordinaire Premie zu bekommen.

Daß aber Boddemerey keine Avarie bezahlet, iſt theils ſimpliciter zu verſtehen von der Boddemerey an ſich, weiln ſie keinem reellen Schaden unterworffen, theils per conſequentiam, daß da ſo wenig der Schiffer als Einlader gegen den Einhaber des Bodmerey-Briefes wegen erlittener Avarie

Digitized by Google

rie einigen Regreſſ haben, ſie auf keine Weiſe durch einige Art von Schaden belaſtet werden könne, ſo lange das Schiff ſo viel Salvo und zu Lande bringet, als die Bodmerey beträget.

Wenn aber das Schiff zur Ungebühr und über ſeinen Wehrt nicht verboddemet, der Boden aber nicht ſo viel zu Lande bringet, als deductis deducendis die Bodmerey-Gelder betragen, entweder daß das Schiff unter Wegens Schaden gelitten, oder auch ſo viel Schulden auf das Schiff hafften ſolten, welche der Bodmerey vorgehen, wovon ad art. 2. in f. daß das völlige Quantum nicht aus dem, was der Boden zu Lande gebracht, erfolgen könte, findet ſich ſo zu reden Avarie an der Bodmerey ſelbſt, wenn das verſchoſſene Geld aus dem Pfande nicht zum vollen bezahlet werden mag, obgleich den Bodmeriſten ſolches getreulich übergeben und cediret; womit ſich dann auch der Bodmeriſt befriedigen muſſ, dann iſt die Bodmerey bona fide contrahiret, und über dem Wehrte nichts aufgenommen, hat derſelbe wegen desjenigen, was er zu kurtz kommt, weiter keinen Regreſſ, denn die Verſchreibung des Schiffers gehet nicht weiter als das Objectum des Bodmerey-Briefes, maſſen der Schiffer ſeine Perſon und Gühter zu Vollenziehung und feſter Haltung des Contracts verbindet, aber nicht zu weiterer Zahlung contra naturam Contractus. Vid. Formular des Bodmerey-Briefes.

In dem Frantzöſiſchen See-Recht Cod. Ludov. Lib. 3. Tit. 5. art. 16. du Contract a groſſe avanture, findet ſich die Sache gantz anders geſtellet, nemlich in art. 16. daß der Ausgeber zur Entlaſtung des Aufnehmers in Avarie groſſa als Rantzionirung, gütlicher Compoſition, Werffung, Hauung und Kerfung von Maſten und Tauen um Erhaltung Schiff und Guht, contribuiren müſſe, aber nicht in particulier Avarien; weiter in dem 17. art. daß in Schiff-

bruchs-Fällen die Bodmerien auf den Wehrt der ſalvirten Effecten reduciret werden ſollen, i. e. man ſoll auch über Bodmerie diſpachiren, und art. 18. daß wenn ein Bodmerey-Brief und Aſſecurance auf einerley Guht ſeyn, daß der Bodmeriſt in den ſalvirten Effecten vor den Aſſeuradeur, ſo viel ſein Capital betrifft, præferiret werden ſolle: Dergleichen Conſtitutiones confundiren die Natur der Sachen. Wir bleiben bey unſerm Rechte.

Art. 7.

Es mag ein Schiffer/ ſo geboddemet hat/ ſeine Reiſe wol kürtzen/ aber ohne Conſens und Vorwiſſen desjenigen/ ſo ihm Geld auf Böddemerey gethan/ nicht verlängern.

Seine Reiſe wohl kürtzen/ aber nicht verlängern) iſt die generale Verbindlichkeit des Schiffers in hoc caſu ſo wohl, als in andern zum beſten ſeiner Rheder und Einlader. Caſus Neceſſitatis ſeyn allewege excipiret, und verſtehet ſich dieſe Regel von unnöhtigem Anthun der Hafen, einlauffen, und eſcaliren inn- und aus dem Weg, welches die Schiffer, inſonderheit frembde, ihrer proper affairen wegen öfters hazardiren, und dadurch, wegen Veränderung der Winde, die Zeit und die Conjuncturen ihren Principalen verliehren machen, und muhtwilligen Schaden cauſiren.

Dieſer Bodmerie-Contract reſolviret ſich:

1. Durch die Wiederbezahlung des angeliehenen Capitals und accordirten Auf-Geldes oder Premie zu der beſtimmten Zeit nach glücklichen Arrivo des Schiffs, wenn der Boden ohne Schaden und Ungemach in See oder

oder ſonſt gelitten zu haben, ſo viel zu Lande bringet, als die Bodmerey-Gelder und das Aufgeld betragen, und iſt der Aufnehmer das volle Geld zu bezahlen ſchuldig, ob ſchon das Pfand weniger wehrt, und kan er ſich durch ceſſion und Abſtand ſolches hoc caſu nicht liberiren, weiln die Natur des Contracts die Sufficence des verboddemeten erfodert, dafür der Aufnehmer repondiren muß; darum dann auch in Caſu eines ſiniſtern Zufalls, wann der Ausgeber an dem Intereſſe und deſſen Sufficence an Schiff und Gühtern Zweiffel tragen ſolte, der Aufnehmer ſolches zu beweiſen und zu juſtificiren gehalten, weiln im Fall er ſolche zu erweiſen nicht vermögte durch den Verluſt des Schiffes oder Gühter er ſeiner Verpflichtung nicht entlediget wird. Cod. Ludov. Lib. 3. Tit. 5. art. 14. & quæ not. Author Lib. Conference de l'Ordonnance d. Ao. 1681.

2. Wann ein Schiff verunglücket oder genommen und confiſciret wird, ſo verlieret der Bodmeriſt alles.

3. Wenn ein Schiff durch Ungemach in See oder Anhaltung von hoher Hand oder andere Zufälle nicht ſo viel zu Lande bringt als das Capital und Aufgeld beträget, kan der Bodmeriſt nichts mehr pretendiren als was zu Lande gebracht iſt, und wann ihme ſolches getreulich cediret und übergetragen, hat er weiter keinen Regreſſ, wie vorhin angewieſen.

Wäre es aber, daß er von dem Aufnehmer betrogen und das Schiff verkauffet oder ein ander Schiffer darauf geſetzet würde, und ihm alſo nach dem Bodmerey-Brief die Zahlung nicht geſchehe, ſo kan er binnen Jahr und Tag das Schiff, wo er es findet, beyſprechen und ſeine Zahlung daraus ſuchen. Wisb. S. R. art. 40. Conf. art. 7. Tit. XIV. præced.

Digitized by Google

Es iſt auch unter Kauff-Leuten gebräuchlich, wie aus oftangeführten Ververs Tractat p. m. 175. angemercket, daß zu mehrer Præcaution, wenn das Schiff arriviret, der Einhaber des Bodmerey-Briefes oder auch Cambii Maritimi, wann die Gühter verboddemet und mit Wechſeln belaſtet, an den gedeſignirten Bezahler ſeinen Bodmerey-Brief oder Connoſſement mit der Aſſignation in dorſo præſentiren, und durch deſſen Unterſchrifft acceptiren, und wenn ſie nicht erfolget durch Notarien proteſtiren läſſet, wie bey Wechſel-Briefen gebräuchlich. In welchem Fall der Einhaber die Gühter arreſtiren laſſen und ſolche proſequiren kan, und lauffen die Intereſſen a tempore moræ, wie ſonſt gewöhnlich.

Endlich wenn die Bezahlung nicht oder nicht völlig erfolget, gehet der Proteſt zurück an den Aufnehmer, welcher die völlige Zahlung leiſten muß.

Lit. A.

Bodmerye op Schip.

Jck van Schipper (naeſt Godt) van mynen Schepe, genaemt groot ontrent laſten, nu ter tyd gereet liggende voor , om met den eerſten goeden wint, dien God verleenen ſal, te ſeilen na alwaer myne rechte ontlaedinge ſyn ſal, bekenne mits deſen ontfangen te hebben van U de Somma van ende dat op Bodmerie ende rechte Avanture van der See, op myn voorſz. Schips kiel ende Schips gereetſchap, ſoo ick het nu ter tyt voere: welcke avanture ende perykelen van der Zee geeindigt ſullen ſyn, ende de Bodmerie daer van verſcheenen, vier en twintig Uren na dat ick myn Ancker ſal hebben laten

laten vallen op de Reede ofte Haven ter plaetſen van voorſz. Welcke voorſz. Somme van daeren boven het opgeldt van dien, voor de Avanture van der See, tegen ten hondert, maeckende te ſamen de Somme van ick beloove (ſoo verre deeſe voorſz. bodem ſoo veel te lande brengt) te betaelen aen den Eerſamen Sr. dagen nae arrivement tot voorſz. van myn voorſz. Schip ofte daer het ſynen laſt brecken ſal, in goeden ganckbaren gelde, koſteloos en ſchadeloos. Tot voldoeninge van het gene voorſz. is, verbinde ick eerſt myn voorſz. Schip ende Gereetſchappen van dien, oock myn perſoon, goederen, jegenwoordige ende toekoomende, roerende ende onroerende, deſelve ſtellende onder bedwang tot reele executie, van alle Heeren, Hoven, Rechters en Gerechten; verwerpende alle't gene hier tegens ſoude moegen contrarieren; ja het recht diſpenſeerende generale renunciatie, 't en ſy dat ſpeciale voorgaet. t'Oirkonde der waerheit hebbe ick hier van onder myn gewoonlycke hant-merck oonderteekent drie Bodemerye-Brieven van eenen inhoudt, waer van den eenen voldaen hebbende, zyn de andere van geener waerden. Geſchreven in op den dagh Anno

Lit. B.

Bodmerye op Koopmanſchappen.

Ick ondergeſchreeven bekenne ontfangen te hebben uit handen van de Somma van ende dat op Bodemerye ende rechte Avanture van der See, op de naergenoemde Goederen; in't Schip van Schipper van genaemt ; nu gereedt leggende voor om met den eerſten goeden wint, dien Godt verleenen ſal, te ſeilen naer ; alwaer de rechte ontladinge ſal weeſen: welcke boven

boven gemelde Somme van met het opgelt van dien, tegen ten hondert voor de avonture van der See, mackende te ſamen
ick beloove (ſoo verre dit voorſz. verbodemde Goed ſoo veel te Lande brengt) te betaelen door
aen Sr.
ofte den rechten Toonder deſes, dagen na behouden overkomſte van de gemelde Goederen tot voornoemt. Tot voldoeninge hier van verbinde ick voor eerſt de boovengemelde Goederen; oock myn perſoon en Goederen; ſoo wel tegenwoordige als toekoomende, geene uitgeſondert; deſelve ſtellende onder bedwang tot reale executie van alle Heeren, Hoven, Rechteren ende Gerechten; verwerpende alles dat hier teegens ſoude mogen ſtryden.

Tot beveſtiginge der waerheit, hebbe ick hier van twee aleens-luidende Bodmerie-Brieven onderteikent; waer van den eenen voldaen hebbende, ſal de andere van geener waerden zyn. Gedaen tot den Anno

Lit. C.

Mandatum.

Wir Bürgermeiſtere und Raht der Stadt Hamburg fügen hiemit männiglichen zu wiſſen, als von den allgemeinen zur See handthierenden Kauff-Leuten vielfältig geklaget worden, ob wohl hiebevor in dieſer Stadt-Rechten ausdrücklich verſehen, daß kein Schiffer an dem Orte, da die Rhedere und Schiffs-Freunde geſeſſen, und gegenwärtig ſeyn, mehr Geld auf Boddemerey nehmen ſoll, als auf ſeyn eigen Part, ſo er im Schiffe hat, daß dennoch Schiffer gefunden werden, ſo von eigennützigen Leuten hoch und weit über ihren Anpart Schiffs ſich erſtreckende Summen Geldes heimlich zu nehmen, unterſtanden, dann auch, daß in Angebung

gebung und Verificirung der Haverey groſſe Unrichtigkeit und Betrug würde geſpüret. Weil Uns aber ja gebühren will, ſolchen Mißbrauch ſo viel möglich vorzubauen, als haben Wir Uns folgender Ordnung verglichen.

I.

Anfänglich ſoll nach dieſen Tagen keiner allhier einigen Schiffer auf Boddemerey Gelder geben, es ſey dann daß ſolche auf der Admiralität, oder deme es von derſelben committiret, angegeben; Und die Boddemerey-Gelder, ſo dergeſtalt nicht angegeben und verzeichnet, ſollen unſer Admiralität verfallen, und die Aſſecurantien ſo darauf geſchehen, von keinen Würden ſeyn.

2.

Fürs andere ſollen alle Schiffere, ſo bald ſie anhero kommen, wann ſie einige Haverey zu haben vermeynen, in 24. Stunden, nachdem ſie ihre Ancker an gebührlichen Plätzen fallen laſſen, ſich bey der Admiralität angeben, und folgends ihre Certificationes vor den Deputirten der Admiralität vermittelſt leiblichen Eydes belegen laſſen: mit der Verwarnung, daß ſie ſonſten keine Haverey zu genieſſen, noch deswegen inn- oder auſſerhalb Rechtens etwas zu fordern befugt ſeyn ſollen. Act. d. 23. Mart. 1625.

Tit. XIX.

TIT. XIX.
Vom See-Raube.

Stat. Vetus P. art. 50. In einem gewiſſen Codice finde von See-Piliatien.

Art. I.

Würde mit etlichen See-Räubern Compoſition, oder ein Vertrag gemachet/ und mit genandtem übergegebenem Gute/ das Schiff und andere Güter von den See-Räubern entfreyet/ den Schaden ſoll man theilen/ zu bezahlen vom Schiff und Gute/ wie oben von geworffenen Gütern gemeldet. Da aber etliche Güter von den See-Räubern gewaltig/ ohne vorhergehenden Vertrag/ entfrembdet würden/ den Schaden dürfſen die behaltene Güter/ wie auch der Schiffer/ wegen des Schiffs/ nicht mit tragen noch erſtatten.

See-Räubern] Piraten: Adamo Bremenſi Aſcomanni ab Aiſch und Männer, Aiſchemänner, peſſimum genus hominum.

Es iſt die Stadt von Kayſern CAROLO IV. Ao. 1359. und FRIDERICO III. Ao. 1468. privilegiret, daß ſie allen Piraterien auf der Elbe wehren, und die Räuber, welche dem Commercio Schaden zufügen, die Elbe hinab bis an die See verfolgen, captiviren, in die Stadt führen und ſtraffen können,

Digitized by Google

können, gleich denn auch ſolches in dem Elb-Privilegio Kayſers FERDINANDI II. d. 1628. confirmiret und extendiret, den Elb-Strohm von der Stadt biß an die offene See von allen Piratis des Kayſers und des Reichs Feinden und widerwärtigen Schiffen, ſoviel ſie vermögend, rein zu halten.

Auſſer denen Türckiſchen Corſaren und Raub-Schiffen von Algier, Tunis, Tripoli, Salée und andern der Barbariſchen und Moriſchen Cüſte, iſt in Europa alle Piraterie, GOtt ſey gedancket! ausgerottet, und weiß man in Friedens-Zeiten von keinen See-Räubern, proprie ſic dictis.

Dieſe Raub-Vögel aber extendiren ſich weit und breit, und kreutzen nicht allein ſtarck auf die Spaniſche und Portugieſiſche, ſondern auch auf die Frantzöſiſche und Engliſche Cüſten bis in die Bucht und ins Canal, ja ich finde, daß ſie Ao. 1687. in die Nord-See und drey derſelben gar vor die Elbe bey Helgeland gekreutzet, und daß der Urſachen halben unſer Convoy unter Commando von Capitain Holſt der Zeit, um die Muſcowiſche und Grönländiſche Schiffe zu decken, in See gehen müſſen.

Allein in Krieges-Zeiten iſt unter andern Krieges Diſpoſitionen nach jetziger Zeiten Gewohnheit als ein Recht mit eingeführet, daß die kriegende Partheyen, um einander die See-Fahrt zu beunruhigen, und die Zufuhr zu hemmen, Commiſſiones ertheilen, frey auf einander zu capern, Schiffe anzuhalten und aufzubringen, und zur See allen möglichen Abbruch zu thun. Seyn alſo die Caper, Armateurs und Commiſſie-Fahrers nach jetziger Ahrt diejenigen, wovon in dieſem Articul gehandelt wird.

Was hieſige Verfaſſung anlanget, Vid. Mandat d. Ao. 1672. d. 22. Mart. in Adjunctis ſub A. gegen Ausrüſtung der Caap-Schiffe; und gegen das Lorrendreyen Mand. d. Ao. 1689. d. 26. April. ſub B.

Digitized by Google

Compoſition oder ein Vertrag gemacht] in Caſu, wenn ein Caper einem Schiff an Bord kommt, ſolches genommen, oder nehmen will und kan, daß alſo die Noht verhanden, daß Schiff und Guht ohne dergleichen Compoſition nicht ſalviret werden mag.

mit genannten übergebenen Guht] einem Theil der Ladung; wenn der Schiffer mit dem Caper accordiret, daß zu Erhaltung der Freyheit von Schiff und Guht, die und die ſpecificirte Gühter übergeben werden ſollen, oder auch daß gegen Erlegung einer gewiſſen Summa Geldes an einen benannten Ort zu bezahlen Schiff und Guht ranconniret wird, und der Schiffer dem Caper davon unter ſeiner Hand die Verſicherung thut, oder auch ſelbſt Bürge wird, daß der Caper den Schiffer zu ſeiner mehrern Sicherheit von Bord nimmt.

das Schiff und andere Gühter befreyet] aus der gegenwärtigen Gefahr, welches der Endzweck vorberegter Compoſition.

theilen über Schiff und Guht/ wie von geworffen Guht] in Avarie groſſ, wovon in Supplemento ad Tit. XVI. ausführlich gehandelt.

Gühter gewaltiglich ohne Vertrag entfrembdet würden] wann der Caper an Bord kommt, und mit Gewalt die Gühter, ſo wie er ſie vor der Hand findet, vom Bord nimmt, und alſo ein Schiff beraubet.

dürffen die behaltene Gühter auch das Schiff nicht mittragen] der Schade kommt nicht in Avarie groſſ, und muß jeder ſeinen Verluſt tragen L. 2. §. Si navis ff. de

de L. Rhod. maſſen der Schade nicht mit Willen des Schiffers aus der Ubergebung umb Schiff und Guht zu ſalviren entſtanden. *Ejusmodi damnum non eſt voluntarium; ſed caſui fortuito adſcribendum, quod aliis ſarciri non debet, ſed ſuum quemque ſequitur.*

Vid. Peck. ad d. Leg. Concord. Jus Lubec. Lib. 6. tit. 5. art. 1.

Wie, wenn es den See-Räubern wieder abgejaget? Jus Lub. d. l. art 2. diſtinguiret, ob es geſchehen durch privat Schiffe, nach jetziger Zeit zu reden, hergenommen, ſollen dieſe die Helfte des Guhtes behalten; würde es aber durch der Städte Ausleger wieder erobert, ſoll es dem Kaufmann gantz wieder zugeſtellet werden. Ob commune intereſſe Commercii, und daß Zweifels ohne die Commercirende zu Haltung dieſer Ausleger ein gewiß Defenſions- oder Convoy-Geld von abgehenden und kommenden Schiffen und Gühtern haben bezahlen müſſen. Vid. quæ notavi in fin. art. 2. ſequ. Sonſt verſtehet ſich dieſe Reſtitution deductis deducendis, wann in ſpecie dieſer Hernehmung wegen Unkoſten gemacht, auch gegen ein Regal an den Commandeur und Officirer, wie imgleichen eine ziemliche Belohnung an das Volck, dergleichen vor einigen Jahren mit einem Muſcovien-Fahrer die drey Bienen-Körbe arrivirte, welcher durch unſern See-Capitain, Hrn. Martin Tamin, vor die Elbe einem Frantzöſiſchen Caper wieder abgenommen. Conf. Stat. Vet. O. 13.

Die von Kriegenden Partheyen aber auf die Elbe gebrachte Pryſen an ſich zu kauffen, iſt von E. E. Raht hart verboten. vig. Mandat d. A. 1653. d. 30. Jul. in Adj. ſub C.

Art. 2.

Bringet jemand Gut über See und Sand/ und daſſelbige als geſtohlen oder geraubet Gut angeſprochen wird/ ſo iſt derjenige/ welcher das Gut gebracht/ näher daſſelbe zu behalten/ als jemand ihm das abzuwinnen. Jedoch ſo er beweiſen kan/ mit zween ehrlichen Leuten/ oder mit ſeinem Wirthe/ oder auch durch ſchrifftliche Uhrkunde der Stadt/ darinn er das Gut gekauft/ daß er daſſelbe redlich an ſich gebracht hat.

Stat. antiquum H. 7. & Vetus E. 11. woſelbſt dieſer und folgende drey Articul combiniret.

über See und Sand) iſt ſo viel, als zu Waſſer und zu Lande, die alten Statuta diſtinguiren, aver de ſolte See, un to Lande: und findet ſich in vorangeführten alten Statutis d. art. dat Land van Sadelbendigen, wovon obiter und zur Curieuſität notire, daß deſſen auch gedacht wird in Diplomate Henrici Bajoariæ & Saxoniæ Ducis pro Fundatione Epiſcopiæ Sverinenſis d. A. 1170. 8. Id. Sept. in Codice Lindenbrogii, ubi villa Boriſt in Sadelband.

Man hat jetziger Zeit von dieſem Diſtrict, welcher zwiſchen Lübeck und Möllen belegen, eine eigene Land-Karte.

geſtohlen oder geraubet) vor Duve eſte Roef. Stat. Vet. d. a. E. 11. Niemand muß aber See-driftig und in See geraubet Guht wiſſentlich an ſich kauffen. Jure Lub. L. 6. tit. 5. art. 3. bey der Straffe des freyen Höchſten, und

Con-

Confiſcirung des Guhts, NB. wenn ſich niemand meldet. Kan er aber ſchweren, daß es unwiſſend geſchehen, ſo iſt er frey, aber das Guht verfällt. Es handelt aber gegenwärtige Diſpoſitio Statutaria von dem Caſu wenn es angeſprochen wird, Concord. dict. Jus Lub. d. l. art. 6.

derjenige/ welcher das Guht gebracht) als Poſſeſſor oder Beſitzer des Guhtes, der es in ſeinen Wehren hat, und auf vorbeſagte Art hier zur Städte gebracht.

näher zu behalten) weiln er es beſitzet, melior eſt Conditio Poſſidentis.

abzugewinnen) zu vindiciren. Conf. art. 8. Tit. 8. P. II. Stat. von geſtohlnen Gühtern, die allhier gekauffet, mit dieſem Text, von ſolchen, die aus der Frembde hier gebracht werden. Unſere alten Statuta machen einen groſſen Unterſcheid unter hieſige Bürger und Frembde, wovon ſich ein notabler Text findet in dem alten Statuto O. 13. in verbis: Wante van Duſe eſte Rove, dat den Gaſten afſteit, heſt dat Gerichte, dat dörden Deel. Wie auch hier daß ein Gaſt ſo leichte nicht, wie ein Bürger geſtohlen Guht vindiciren könne, wenn es aus der Frembde hier eingebracht, doch muß der Beſitzer Titulum Poſſeſſionis beweiſen.

mit zweyen ehrlichen Leuten) Stat. vet. bedarven Männern, welches Wort ſich durch ehrlich, cordat und aufrichtig gut exprimiret. Addit Stat. vetus: de dar weren als he dat Goed koſte.

mit ſeinen Wirth) bey welchem er ſich der Zeit, wie er das Guht gekauffet, aufgehalten, wenn dieſer davon Wiſſenſchafft hat.

mit ſchrifftlichen Uhrkunden der Stadt/ darinn er das Guht gekauft) mit Atteſtatis ſub Sigillo Magiſtratus loci.

All dieſes iſt Statuti veteris. Jure hodierno: wer Guht als geraubet und geſtohlen anſpricht, muß es beweiſen, daß es ihme geraubet und geſtohlen, was in hoc Articulo dieſes Beweiſes wegen enthalten, gehöret ad Reprobationem.

Es findet ſich in Stat. vet. O. 14. dat Duve und Roef ſall des ſettenden Marcktes geneten, und iſt wohl die Meynung, daß der Käuffer in hoc Caſu geſichert ſeyn ſoll. Doch Dn. Proconſ. LANGENBECK notiret ad h. art. mag he dat wahr macken, he iſt der Dufte unſchuldig, dat he dat Goed uppe den Marckede hebbe gekoft unde weht nicht van wehme, ſo verlüſt he ſiene Pennige, de he davor gaf, und mut den andern laten dat Goed, de ſick darto tüget mit Rechte, dat idt ehme deflicken iſt entferdiget. Womit auch der 35. art. P. IV. Stat. concordiret in verbis: und muß derſelbe, der ſolch geſtohlen Guht gekauffet, wenn ſchon ſolcher Kauff auf offenen Marckte geſchehen, ſeyn Geld, das er dafür ausgegeben, entrahten.

Dnn. Synd. MÜLLER & GARMERS in Additionalibus annectiren bey dieſen Articul, wann ein See-Räuber oder ſonſt jemand in der See einig Schiff oder Guht nimmt, in einen Hafen bringet, und daſſelbe verkauffet, ſo iſt derjenige, welcher ſolch Schiff oder Guht wiſſentlich kauffet, daſſelbe dem Eigenthümer gegen Empfahung der ausgelegten Gelder, und den gebührenden Intereſſen, auch ziemlicher Verehrung wieder auszugeben ſchuldig.

Da aber jemand Schiff und Guht ohnwiſſend, daß es geraubet oder geſtohlen, auch redlich an ſich gekauffet, iſt er

näher

näher daſſelbe zu behalten, als jemand ihme daſſelbige abzugewinnen.

Dieſe Addition iſt zu reſtringiren auf See-Raubereyen, weiln es nach jetziger Zeiten Gewohnheit, wenn ein Schiff aufgebracht, als eine gute Priſe erkläret und confiſciret wird, damit eine gantz andere Beſchaffenheit hat.

Ich nehme hiedurch Gelegenheit von den bey Capereyen und Priſen eingeführten Rechten und Gewohnheiten ein und anders zu notiren.

Ein Caper oder Armateur muß die Erlaubniß und Commiſſion der Puiſſance, worunter er ſtehet, haben, um unter deren Flagge capern und auf feindliche oder verdächtige Schiffe kreutzen, dieſelbe nehmen und aufbringen zu können; Dannenhero diejenige, ſo keine Commiſſion aufweiſen können, auch unter frembden Flaggen Schiffe nehmen, als Freybeuter und See-Räuber geachtet und tractiret werden. Cod. Ludov. tit. 9. art. 1. 3. 4. & 5.

Es werden aber für gute Priſen geachtet, alle feindliche im Kriege mit begriffene, und die von feindlichen Hafen kommende, oder nach feindlichen Hafen deſtinirte Schiffe und Gühter, wann ſie auch gleich in Freunde Schiffe gefunden werden. Die dem Commercio ſo odieuſe Maxime: *La Robbè ennemie confiſque la Marchandiſe & le Vaiſſeau Amy*, iſt in dem von jetzregierender Königl. Majeſt. von Franckreich Ludovico XV. mit den Hanſee-Städten A. 1716. errichteten Commerce- und Marine-Tractat art. 22. aufgehoben.

Imgleichen alle Schiffe und Ladungen, bey welchen gar keine oder keine aufrichtige Päſſe, Conoſſementen und Facturen verhanden. Item die mit verbohtenen und contrabande Waaren geladen. Cod. Ludov. art. 6. 7. & 11. Traité de Commerce & de Marine d. 1716. paſſim.

Wenn

Wenn ein Schiff nicht in Güte ſtreichen will, ſondern mit Schütt-Gefecht dazu gezwungen iſt, ſo wird es für gut preiß erkläret. art. 12. Traité de Marine art. 19.

So bald ein Schiff genommen, müſſen die bey dem Schiffe befindliche Papieren in gute Verwahrung genommen, und die Lucken und Behältniß der Waaren, damit nichts von abhanden komme, geſchloſſen, und das Schiff aufgeſandt werden, worauf dann alles inventiret und verſiegelt wird, umb im Fall der Reclame alles bey der Hand zu haben, auch muß das Volck wegen der Umſtände der Nehmung abgehöret und examiniret werden d. l. bis art. 24.

Wer von dem Rechte des Nehmens und Hernehmens was ausführliches und recht bündiges leſen will, findet ſolches in denen Actis des Holländiſ. Schiffes *de Oude Roos*, und beſtunde der Caſus darinn, daß dieſes Schiff, ein Holländiſcher Muſcowien-Fahrer, Ao. 1710 d. 2. Decembr. durch zwey Dünckercker Caper genommen, und den 20. darauf von einem Holländer wieder hergenommen; Es ware aber den 25. ejusdem von dieſem letztern wieder in See abgekommen, und zum andern mahl von einem Frantzoſen genommen, welcher ſolches aus Mangel von Lebens-Mittel verlaſſen müſſen, ſo, daß es endlich nach vielen Zufällen in Salvo gekommen. Ex Ungue Leonem. Es finden ſich dieſelbe angedruckt bey Ververs Tractat von See-Rechten, und iſt die letzte Piéce.

Sonſt nur hievon mit wenigen zu gedencken, ſo iſt ein genommen Schiff, wenn es 24. Stunden in Feindes Händen geweſen, verlohren. Grot. de J. B. & P. Lib. 3. cap. 6. §. 3. N. 2. *Recentiore Jure Gentium inter Europæos populos introductum, ut talia capta cenſeantur, ubi per viginti quatuor horas in poteſtate hoſtium fuerint, quia Occupatio in bello eſt modus acquirendi dominium.* Wie auch in der Hernehmung *tanquam res ab hoſtibus capta, jure Dominii* in der Gewalt des Hernehmers.

Das

Das Recht aber, daß, wie in Holland in ſolchen Fällen recipiret, die Helfte an denen Eigenern wieder reſtituiret wird, wan ſie Eingebohrne und Landes-Kinder oder Freunde und Bunds-Verwandten, iſt nicht Juris Gentium, ſondern Juris poſitivi, nach ihren Placaten. Wann aber ein Schiff, ehe es in einem feindlichen Haven aufgebracht, es ſey durch Ungewitter oder einen andern Zufall von den Feinden verlaſſen, in See gefunden werden ſolte, obgleich es länger als 24 Stunde vorhin in Feindes Gewalt geweſen, findet die Reclame ſtatt. Cod. Lud. Lib. 3. tit. 9. art. 9.

Reclame iſt der Proceſs, der vor den Admiralitæten oder See-Gerichten wegen Wieder-Erhaltung der Freyheit eines ſaiſirten und aufgebrachten Schiffes und Ladung geführet wird.

Dieſer Proceſs iſt entweder general, um die Freyheit des Schiffs und der Ladung zu erhalten, und in dieſem Fall gehören die Reclame-Koſten in Avarie groſs, oder Special, wan entweder das Schiff, oder auch die Ladung allein, oder ein Theil der Gühter, wie es die Umſtände geben können, reclamiret werden, und denn machet ſie particulier Avarie zu Laſten des Reclamanten.

Wenn nun cognita cauſa die Confiſcation alſo Gerichtlich erfolget, oder ſonſt das Schiff für gut Preiß erkläret, und die Verkauffung ordonniret, kan zwar ein jeder ohne Verantwortung ein ſolch Preiß-Schiff oder die confiſcirte Gühter und Waaren an ſich kauffen, und hat der Eigener dieſerwegen an dem Käuffer keinen Regreſs. Jedoch iſt es beſſer gelaſſen, maſſen es ſeine Gefahr hat, inſonderheit ſo lange dergleichen Schiff noch nicht auf einem freyen Strohm geweſen. Conf. Mand. ſub B. & C. in Adj.

Digitized by Google

Art. 3.

Alles Gut/ welches über See und Sand anhero gekommen/ und allhie Jahr und Tag ohne Anſpruch geweſen/ und ſolches mit zween glaubwürdigen Zeugen bewieſen werden kan/ iſt ein jeder/ ungeachtet/ ob es vor geſtohlen oder geraubet/ angeſprochen wird/ näher zu behalten/ als ihm das jemand abzuwinnen/ jedoch ſo fern derjenige binnen Landes geweſen/ welcher den Anſpruch thut.

Es begreiffet dieſer Articul das andere Membrum in præcedenti allegirter Conſtitution Statuti Antiqui & Veteris.

Jahr und Tag ohne Anſpruch) nach Sächſiſcher Ahrt ein Jahr und ſechs Wochen. Concordat Jus Lub. L. 6. Tit. 5. art. 5.

Conf. art. 31. Rec. d. 1603. von der Anſprache binnen Jahr und Tag in geborgenen Gühtern. It. art. 35. P. IV. in Caſu geſtohlner Gühter. Die Anſprache aber muß geſchehen vor einem der Herrn Bürgermeiſter, der Hrn. Gerichts-Verwalter, oder ſonſt Gerichtlich.

binnen Landes geweſen) dieſe Reſtriction findet ſich nicht in dem alten Statuto, ſie iſt auch nicht ohne Obſcurität, weiln hier die Frage von Guht, ſo über See und Sand anhero gebracht, und wie ad art. præced. erwehnet von einem Gaſte oder Frembden als Diebſtahl und Raub angeſprochen wird.

Lit. A.

Lit. A.
Mandatum.

E. E. Raht thut hiemit Männiglichen alles Ernſtes gebiehten, daß keiner ihme unterſtehen ſoll, in dieſer guten Stadt und dero Gebiethe, einige Caap-Schiffe zu armiren, oder Raht und That dazu zu geben; Auch ſoll keiner ſich allhie aufhaltender Frembder oder Einwohner, was Nation derſelbe ſey, weniger einiger Bürger oder Einwohner ihme unterſtehen an einigem angelegenen Orte des Elb-Strohms dergleichen Schiffe von hieraus zu armiren, oder auch andern, daß es daſelbſt ausgerüſtet und armiret werde, den geringſten Vorſchub mit Raht oder That von hieraus zu thun: Alles bey ernſter willkührlicher auch ſchwerer Leibes-Straffe; Auch ſoll allſolchen Schiffen allhie keine freye Ab- und Zufuhr geſtattet werden; Wornach ſich einjeder zu richten, und für Schaden zu hüten hat. Actum & Decretum &c. d. 22. Mart. 1672.

Lit. B.
Mandatum.

Demnach E. E. Raht in Erfahrung gekommen, daß Jemand aus dieſer Stadt ſich unterſtanden, einen See- und Paß-Brief, ſo er unter hieſiger Stadt-Inſiegel A. 1687. erhalten, anderwerts zu veräuſſern, womit nachgehends unter fälſchlich entlehnten Namen wohl gar mit einem unfreyen Schiffe von einem See-Haven zum andern gefahren iſt, ſolches aber auf einen öffentlichen Betrug, und ein hochſtrafbahres Falſum hinaus läufft, deswegen auch E. E. Raht denjenigen aus dieſer Stadt, der ſich deſſen unterfan-

gen hat, zur gefänglichen Hafftirung bereits hat ſuchen, und da er den flüchtigen Fuß geſetzet, wider ihn als einen flüchtigen Uebelthäter weiter Rechtlich per Fiſcalem wird procediren laſſen: Als thut E. E. Raht hiemit alles Ernſtes gebiehten, daß zuforderſt ein jedweder alles Unterſchleiffs und Lorrendreyereyen, wodurch dieſer Stadt freyes Commercium auf einigerley Ahrt und Weiſe gefährdet werden könte, ſich gäntzlich zu enthalten, inſonderheit mit aufrichtigen See-Brieſen zu fahren, und die auf ſeinen Nahmen unter dieſer Stadt Inſiegel ihm ertheilte Paß- und See-Briefe auf niemand anders, er ſey einheimiſch oder frembd, von was Nation es auch ſeyn mag, zu transportiren, zu verkauffen, oder ſonſt zu veräuſſern, ſondern denſelben vor ſein Schiff und Guht ſich zu bedienen haben; Es ſoll auch keiner bey dieſen gefährlichen Kriegs-Läufften ſich unterſtehen, einig Schiff oder Guht, ſo von Capern genommen, oder irgends confiſciret worden, an ſich zu erhandeln, zu erkauffen oder ſonſt auf einige Ahrt und Weiſe an ſich zu bringen, oder in Gewahrſam zu nehmen; Mit der Verwarnung, dafern jemand dieſen zuwidern handeln würde, daß derſelbe nicht allein demjenigen, den er dadurch in Schaden gebracht, allen Verurſachten Schaden und Unkoſten erſtatten, auch die erhandelte Schiffe und Güthter, oder im Fall dieſelbe ſchon veräuſſert, den Wehrt dafür, ohne einige Entſchuldigung reſtituiren, ſondern auch von E. E. Raht einiges Vorſchreibens oder andere Hülffe nicht genieſſen, und über deme mit hoher willkührlicher Straffe, auch nach Befindung Leib und Lebens Straffe beleget werden ſoll. Wornach ſich ein jeder zu richten, und für Schaden zu hüten hat. Actum & Decretum d. 26 Apr. A. 1689.

Lit. C.

Lit. C.

Mandatum.

Nachdeme E. E. Raht dieſe gute Stadt und dero Commercia in Ruhe und guter Neutralität zu erhalten ſich jederzeit angelegen ſeyn laſſen, und dero Behuef alle Occaſiones, woraus ein oder anderer Kriegender Theil disgouſt nehmen könne, ſo viel immer möglich, diſſeits gerne verhütet ſiehet, und dann bey jetziger See-Unruhe ſich begiebet oder in künfftigen Zeiten begeben möchte, daß von ein oder anderer Parthey einige Priſen auf der Elbe gebracht und daſelbſt zu verkauffen tentiret werden möchten, woraus allerhand Widerwille zu befahren.

Dieſemnach thut E. E. Raht alle Bürgere, Einwohnere und Männiglichen dieſer guten Stadt Angehörigen hiemit ermahnen und gebieten, daß keiner, weder durch ſich ſelbſt noch jemand anders, ichtwas von einigen auf der Elbe gebrachte Priſen, ſie ſeyn erobert von welcher Partie ſie wollen, an ſich zu kauffen oder zu erhandeln ſich anmaſſen oder unterſtehen ſoll, mit dem Anhange und ernſter Verwarnung, ſo ferne jemand dieſem Mandato zuwidern handeln, und durch ſich oder jemand anders, etwas von denen auf der Elbe von ein oder andern Theile gebrachten Priſen erkaufft zu haben, überführet werden ſolte, daß alsdann die alſo erhandelte Güther unnachläſſig confiſciret werden, und der Verbrecher darzu mit ernſter willkührlicher Straffe beleget werden ſoll. Actum & Decret. d. 30. Jul. 1653.

Digitized by Google

SUPPLEMENTUM V.

von der

ADMIRALITÆT.

§. 1.

ADMIRALITÆT und *Admiral*ſchafft deriviren ſich von *Ammiraglio*, *Admiral* oder *Amiral*, und dieſe nach der Gloſſatorum Meynung ab Arabico Emir, & Græco ἅλιος, eines Herrn und Befehlhabers zur See, einer faſt von allen Nationen recipirten Dignitæt des Ober-Commando und Directorii in See-Sachen, und deſigniret das Wort *Admiralitæt* die Authorität des Befehls und Zwangs zu Ausführung der committirten Obliegenheiten, nach der a Superiore vorgeſchriebenen Ordnung, ſo wohl was das Commando der Krieges-Schiffe, und was davon dependiret, betrifft, als in ſpecie in See-Händeln Gericht zu halten, und Recht zu ertheilen. *Vid. Carolum du Freſne in Gloſſario. Dict. de l'Academ. Franc. Tom. II. de Arts & Sciences & Cod. Ludov. Lib. 1. TIT. I.*

§. 2. Iſt alſo nach unſerer Verfaſſung durch die *Admiralitæt* das Collegium zu verſtehen, welchen die Inſpection und Direction in Sachen, ſo dieſer Stadt Krieges-Schiffe, und was dahin gehörig, zuführen, und in See-Sachen in erſter Inſtance ordentlich Gericht zu halten, und die dahin gehörige Streitigkeiten durch Urthel und Recht zu entſcheiden ab Ampliſſimo Senatu committiret.

§. 3. Welchemnach, da in Conventu Civium d. 12. Februar. 1623. wegen eingeriſſener Unordnungen die Erb-geſeſſene Bürgerſchafft angehalten, zu Beforderung der Schiff-Fahrt, ſo wohl den Schiffern als Schiffs-Volck eine gute Ordnung

Digitized by Google

Ordnung zu errichten. E. E. Raht auch ſich gegen der Bürgerſchafft, nebſt den Ober-Alten ſolches zu übernehmen der Zeit ſich erklähret, ſo iſt A. 1623. im Aug. das Collegium der Admiralität angeordnet, und ſolchen dieſe Jura Admiralitatis zu exerciren aufgetragen worden. Vid. die alte Admiralſchafft-Ordnung und die darinn enthaltene Fundation der Admiralität d. A. 1623. d. 16 Aug. in Adjunctis hujus Supplementi ſub Lit. A. Jmgleichen die erſte Eintheilung oder Claſſification von der Admiralſchafft, der Admiralitäts-Caſſa und des Admiralitäts-Arſenals d. A. 1629. d. 24. Martii ſub Lit. B. Vorgedachte alte Admiralſchafft-Ordnung findet ſich mit einiger Veränderung und Zuſatz beym Marqvardo de Jure Mercatorum in den Beylagen ſub Lit. R. angedrucket.

§. 4. Es iſt aber dieſe Ordnung und Fundation zu verſtehen von der Admiralität qva tali, und in dem Stande, wie ſich ſolche vor jetzo befindet; denn da die Admiralſchafft viel älter, ſo hat man auch vorhin ſchon eine Admiralität und dazu Verordnete gehabt, wie aus dem Extract der Burſpracke Petri d. A. 1594. in Adjunctis ſub Sign. ⊙. zu erſehen.

§. 5. Gleichwie nun die Admiralität ein Collegium & Judicium delegatum, ſo bleiben Senatui als Superiori ſeine Reſervata, gehalten die Inſtructiones und Ordres in E. E. Rahts Nahmen expediret, und à Senatu die auf der Admiralität beſchehene Wahlen confirmiret, auch Sachen altioris indaginis, in Fällen einiger Bedencklichkeit, bevor Löbl. Admiralität reſolviret, vorgängig zu Rahte gebracht werden müſſen.

§. 6. Es beſtehet aber das Collegium der Admiralität aus XIII. Perſohnen.

§. 7. Weilen ex Corpore Dnn. Pro-Conſulum den andern und dritten in der Ordnung der Herren Bürgermeiſtere

ſtere das Præſidium bey der Admiralität aufgetragen, und dieſe ein Jahr um das andere alterniren in einem derſelben Herren Bürgermeiſtern als Præſide.

§. 8. Weiter und nunmehro gewiſß von 1687. hero in zweyen Herren Graduirten und zweyen andern Herren des Rahts.

§. 9. Wie denn auch aus Sechs Deputirten Bürgern hieſiger Kaufmannſchafft und zweyen Schiffern, deren Eyd ſich findet in Adjunctis ſub. Lit. C.

§. 10. Die Herren des Rahts werden nach jetziger Gewohnheit à Senatu per Schedulas erwehlet, ein Graduirter aus allen Graduatis und ein Kauf-Herr aus geſamten Kauf-Herren. Und bleiben dieſe alſo erwehlte Herren ad dies Vitæ bey dieſem Collegio, es wäre dann, daß einer derſelben zum Bürgermeiſter erwehlet, oder Unvermögens und Alters halben reſignirte.

§. 11. Der andere in der Ordnung der Herrn Secretariorum führet bey der Admiralität das Protocoll, und in deſſen Abweſenheit der Herr Protonotarius, vermöge Specialen Vergleichs, weilen in der alten Fundation von 1623. d. 16. Aug. der Herr Protonotarius dieſem Collegio adjungiret, um alle Jalouſie zu vermeiden, und zu Beybehaltung der collegialen Freundſchafft und Vertrauens.

§. 12. Von denen Sechs Deputirten der Kauffmannſchafft tritt alle Jahr einer bey Ablegung der Rechnung ab, und præſentiret dieſer abgehende zwey andere tüchtige Subjecta, aus welchen einer von der Admiralität in des abgehenden Stelle wieder erwehlet wird; wiewohl ſich Exempel finden, das auf Erſuchen der Admiralität aus Urſachen die Deputirte Bürger auch über die geſetzte Zeit ein oder zwey Jahr länger geblieben, als von 1684. 1693. 1695. 1698. wie denn auch ſolches noch zu meiner Zeit geſchehen.

§. 13. Von

Digitized by Google

§. 13. Von denen Schiffern tritt ebenfalls auf ſolche Art einer jährlich ab; weilen aber unter denen Schiffern ſo viel Wahl nicht iſt, und die Admiralität die Schiffer, ſo der Sachen einmahl kündig ſeyn, gerne beybehält, wird dieſe Abtretung jetziger Zeit ſo genau nicht obſerviret; Wenn er aber abtritt, ſo præſentiret er gleichfalls zwey Schiffer, aus welchen einer von der Admiralität wieder erwehlet wird.

§. 14. Gleichwie vor Alters die Löbl. Cämerey die Beſorgung der Tonnen und Baacken incumbiret, auch in dieſer conſideration beyde Tonnen-Legere von derſelben dependiren, ſo concurriret hiebey die Admiralität nicht. Und von dieſen Tonnen und Backen, weilen ſolche als Marquen und Abzeichen zur Sicherheit der Navigation auf dem Elb-Strohm dienen, habe in dem folgenden Supplemento von der Pilotage ausführlicher gehandelt.

§. 15. Weilen aber vermöge Raht- und Bürger-Schluß vom 27. Auguſt. 1662. zu dem Convoy-Weſen beyde, die Cämerey ſo wohl als die Admiralität, in die Helfte der Unkoſten concurriren, expediren dieſe beyde Collegia die dahin gehörige Functiones durch ihre Sub-Deputirte, welche unter der Benahmung des Convoje-Collegii verſtanden werden.

§. 16. Beſtehet alſo das Convoje-Collegium aus dem älteſten Herrn des Rahts bey der Admiralität als Præſidi, drey Cämerey-Bürgern und denen drey ältiſten Deputirten Bürgern, und dem älteſten Schiffer bey der Admiralität, und führet der Admiralität-Schreiber das Protocoll.

§. 17. An dieſes Collegium gehören alle Expedienda der beliebten Ausrüſtung und Ausredung der Convoyen, Annehmung, Munſterung und Abdanckung der Subalternen und Schiffs-Volcks, auch die Aufſicht und Unterhaltung der Convoy-Schiffe, in ſo weit, als die Cämerey und

Digitized by Google

Admiralität in denen Unkoſten gemeinſchafftlich und zur Helffte participiren.

§. 18. A. 1663. iſt durch Raht- und Bürger-Schluß beliebet, zwey neue Convoy-Schiffe bauen zu laſſen, und hat man vor der Zeit bequehme Schiffe gehäuret, auch wohl den Tonnenbojer ausgerüſtet und montiret, um als ein Convoy-Schiff dienen zu können.

§. 19. Es ſeyn aber die neuen Schiffe allererſt A. 1667. fertig geworden, und iſt das erſte, welches man auch das Herren-Schiff genennet, das Waapen von Hamburg geweſen, welches Capitain Matthias Dreyer commandiret hat, das andere aber Hamburg genannt, worauf von E. Hochweiſen Raht Capitain Holſt, welcher vorhin den Tonnenbojer geführet, zum Commandeur ernannt.

§. 20. Gleichwie alſo die Stadt von der Zeit her zwey eigene Convoy-Schiffe hält, als ſeyn auch zwey Commandeurs und See-Capitaine in der Stadt Dienſten, deren Chargen von A. 1686. zum Verkauf mitgezogen, und wird dem See-Capitain, nachdem er ſeinen Eyd in Adjunctis ſub Lit. D. abgeſtattet, das Commando von dem p. t. Convoy-Herrn durch Übergebung eines Degens und Stocks aufgetragen.

§. 21. Die Qualitäten aber, welche nach unſrer Verfaſſung zu einem See-Capitain erfordert werden, ſeyn folgende nach dem Anſchlag:

1. Daß er der Evangeliſchen Augſpurgiſchen Confeſſion zugethan, und
2. dieſer Stadt Bürger ſeyn müſſe.
3. Ein Mann von guten Namen und Reputation,
4. der nicht allein zur See gefahren, und von der See-Fahrt-Kunſt gute Experience habe, ſondern auch ein See-Gefecht verſtehe, und würcklich in ſolchen Actio-

nen

nen mit geweſen, und alſo das Commando zu führen geſchickt ſey.

5. Daß er der Spaniſchen Sprache in Reden und Schreiben vollenkommen mächtig, und

6. von guter Conduite und capabel mit groſſen Herren umzugehen, und ſeinen Stand gemäß ſich bezeigen zu können, damit die Stadt Ehre und Ruhm von ihm habe.

§. 22. Die Inſtruction und Ordres, wornach die Commandeurs in ihrem Commando und Convojirung der Schiffe auf denen ihnen aufgetragenen Reiſen, ſich zu achten haben, werden von E. Hochweiſen Raht ertheilet, und ſub Sigillo expediret.

§. 23. Von dem Convoy-Herrn aber dem Commandeur in einer Capſul, nebſt dem See-Paß, dem Geſundheits- und Biel-Brief bey der Munſterung übergeben, und dabey das Commando zu der bevorſtehenden Reiſe aufgetragen.

§. 24. A. 1695. iſt von E. Hochweiſen Raht die Regul feſtgeſtellet, daß, wer von unſern Convoy-Capitainen am erſten zu Hauſe kommt, auch am erſten wieder abgehen ſolle, welche A. 1715. d. 23. Aug. dergeſtalt declariret, daß derjenige Capitain, welcher am erſten von ſeiner Reiſe auf die Elbe kommt, es ſey das Volck des Eydes erlaſſen oder nicht, vor dem andern die erſte Reiſe wieder haben ſoll.

§. 25. Wie denn auch der Zeit einem jeden der Capitaine ſeyn Schiff aſſigniret, jedoch ſub reſervatione anderwertiger Diſpoſition, wenn die Umſtände der Sachen es erfordern ſolten.

§. 26. A. 1620. iſt das Arſenal beym Schiffer Armen-Hauſe gebauet, welches vor dieſen das Tonnen-Hauß geweſen. Jetzo iſt es abgetheilet in zwey Arſenale, nemlich der Admiralität und der Convoye.

Digitized by Google

§. 27. Die Inſpection dieſes Hauſes, wie auch von allen in denen Arſenalen befindlichen Geſchütz, Waffen, Ammunition und Schiffs-Geräthſchafften ein Inventarium, und allſolches in richtiger Ordnung zu halten, iſt dem *Admiralitæts*-Zeug-Meiſter anbefohlen, welcher jetzo der *Compagne*-Meiſter genennet wird. Vid. deſſen Eyd in Adjunct. ſub Lit. E.

§. 28. Es iſt auch bey der Admiralität die Löbliche Gewohnheit eingeführet, daß auf Verlangen denen Schiffern, die auf ihren Reiſen benöhtigte Canonen nebſt dazu gehörigen Geräthſchafften geliehen werden, nach der Beliebung d. A. 1632. d. 13 Jun. in Adjunct. ſub Lit. F. wie auch die dagegen auszuſtellende Verſchreibung ſub G.

§. 29. Des Barſe-Meiſters, deſſen in Rec. d. A. 1603. art. 23. erwehnet wird, Bedienung verwalten jetzo die beyden Tonnen-Leger, welche noch A. 1688. wie Capitain Holſt reſigniret, und dieſen Barſe-Meiſter Dienſt ſich ausgebehten und erhalten, dieſen Namen geführet; dieſe Tonnen-Leger werden jetziger Zeit aus drey oder vier von den Schiffer-Alten zu præſentirenden und E. Hoch-Edlen Raht vor der Wahl kund zu machenden Subjectis von der Cämmerey erwehlet. Vid. deren Eyd in Adjunct. ſub Lit. H.

§. 30. Das Collegium der Admiralität hält ſeine ordinaire Seſſiones alle 14 Tage am Donnerſtage Morgends um 10 Uhr, auch wohl am Dienſtag, wenn Verhinderung einfällt, und auch wenn die Nohtdurfft eine extraordinaire Zuſammenkunfft erfordert, auf Verlangen und Anſage des auf der Admiralität præſidirenden Herrn Bürgermeiſters zu angeſetzter Zeit, und iſt jetzo der Locus Seſſionis auf der neuen Admiralität, welcher vorzeiten geweſen auf der Stuben über das Nieder-Gerichte, welche noch heute darum die al-

te

te Admiralität genennet wird. Alle auf der Admiralität aber vorkommende Expedienda diſtinguire in Extrajudicialia und Judicialia, und verſtehe ich die Extrajudicialia latè von allen, was ſo wohl von E. Hochweiſen Raht an die Admiralität gebracht wird, als was Jure an die Admiralität gehöret.

§. 31. Die Wahlen zu allen bey unſern Commercio gewohnten ſo wohl Hänſiſchen als dieſer Stadt eigenen Conſulaten, als zu Alicanten Cadix, Mallaga, St. Lucar di Barramedes, Liſſabon, Genua, Livorno, Marſeille, Palermo und in den Canariſchen Eylanden, wovon Exempel gefunden, und andern, gehören an die Admiralität, wie auch deren Salarirung in ſo weit ſelbige bey einigen Conſulaten gebräuchlich.

§. 32. Es beſtehet aber jetziger Zeit die Function der Conſulaten darinn, daß alle National-Schiffer ſich bey ihrer Ankunfft bey die verordnete Hrn. Conſuls melden, in ihren Streitigkeiten mit ihren Schiffs-Volck und Paſſagierern ſie für Richter erkennen, auch wenn ſie in Avarie, Boddemerey und andern Fällen ihre Hülffe gebrauchen, ſich an dieſelbe addreſſiren; und müſſen die Hrn. Conſuls ſich ihrer Nation Schiffer annehmen, ſo viel als möglich dieſelbe in ihren billigen Begehren aſſiſtiren, ihre Streitigkeiten ſchlichten, und ſie auf alle thunliche Weiſe bey der Obrigkeit ihrer Reſidence vertreten; dahingegen ſie gewiſſe Reconnoiſſances als Conſulat-Gelder zu genieſſen haben. Und weilen vor Zeiten bey einigen Conſulaten verſchiedene Mißbräuche eingeriſſen, daß die Hrn. Conſuls mehr von denen Schiffern gefordert, als ihnen nach den Conſulat-Rechten zugeſtanden, iſt A. 1700. bey der Admiralität concludiret, daß alle Mißbräuche, als National-Fracht- und Laſt-Geld zu nehmen, abgeſchaffet, und die Conſuls ſich an denen ihnen zugebillig-

ten und gewohnten Accidentien genügen laſſen ſollen. Welchergeſtalt die alſo erwehlte Conſuls recipiret, und in ihrer Function beſtätiget werden, vid. in Adjunct. ſub Lit. I.

§. 33. Es hat auch die Admiralität die Wahl der Bürger, welche auf den Admiralitäts-Zollen die Gelder einnehmen, wozu die Subjecta von denen abgehenden zur Wahl præſentiret werden, vid. deren Eyd in Adjunctis Sub. Lit. K.

§. 34. Sie beſtellet auch ihre Bedienten, als den Admiralitäts-Knecht und Läuffer, deren Eyd vid. in Adjunctis ſub Lit. L. des Admiralitäts-Schreiber Dienſt aber wird vermöge Rahts- und Bürger-Schluß d. 5. Octob. 1712. auf gewiſſe Maaſſe an den Meiſtbietenden verkauffet, und muß derſelbe überdem der Admiralität auf 4000. Rthlr. Caution ſtellen, vid. deſſen Eyd in Adjunctis ſub Lit. M.

§. 35. Der Diſpacheur, und die Taxadeurs, wie auch der Water-Schout werden von der Admiralität beſtellet, Vid. Beylagen Tit. XIV. ſub A. B. & C. Supplem. von Diſpachen §. 4. und deſſen Anlagen ſub A. B. C. D. Supplem. von der Aſſecurance §. 78. und Anlagen ſub C. & D. zu welchen Wahlen das Commercium derſelben vier Perſohnen præſentiret.

§. 36. Und da von der Admiralität allein das Pilotagie-Weſen dependiret, competiret derſelben die Wahl des Loots-Inſpectoris und der beyden Loots-Schiffer, wozu ebenfalls, wie vor erwehnet vier Perſohnen præſentiret werden. Vid. Supplem. von der Pilotage §. 5. & 6. und deſſen Beylagen ſub A. B. & C.

§. 37. Und aus eben dieſer Urſache der Blüſer aufm Neuen-Werck und Helgeland, in d. Supplem. §. 15. & Adjunct. ſub H. Imgleichen des Verwalters auf der Dröge, woſelbſt die Ancker- und Cabel-Tauen getehret und gedröget werden.

werden. Vid: deſſen Eyd und Inſtruction in Adjunctis ſub Litt, N. & O.

§. 38. Und da nebſt dieſen die zu Curhaven gemachte Anſtalten, um den Nohtleidenden Schiffern mit Hülffe und Beyſetzung etwa ermangelnder Schiffs-Gerähtſchafft gegen Verſchreibung an den Loots-Inſpector in Adjuncto ſub Lit. P, beyzutreten, auch die Unterhaltung des Feuers der Blüſen auf dem Neuen-Werck und auf Helgeland von der Admiralität dependiret, ſo gehören auch alle daher rührende expedienda an dieſes Collegium.

§. 39. Weiter competiret auch der Admiralität die Diſtribution der zur Rançonnir- und Löſung der in Türckiſcher Dienſtbarkeit verfallenen Sclaven deſtinirter Becken-Gelder.

§. 40. Die Sclaven-Caſſa und jetzt gedachte Becken-Gelder ſeyn zu jetzt-gedachter Löſung und Befreyung eintzig und allein gewidmet. Erſtere beſtehet aus der Contribution der Brüder, welche in ſolcher Caſſa eingeſchrieben, die von ihren Häuren nach Weſten von jeder Marck 1 ßl. und nach Norden einen Sechsling von jeder Reiſe, ſo ſie thun, zur Caſſa contribuiren müſſen. Vid. Sclaven-Ordnung art. 2. in Adjunctis ſub Lit. Q. und wird bey der Einſchreibung ihnen ein Schein ertheilet, daß ſie, in Caſu genommen zu werden, aus der Sclaven-Caſſa ein genanntes zu ihrer Löſung zu genieſſen haben ſollen. Die Becken-Gelder-Caſſa aber beſtehet aus dem Provenue der Quartal-Sammlungen in denen Kirchen-Becken. Die Caſſa der Stück von Achten aber iſt nur allein zu Löſung der Schiffer und Steuer-Leute gewidmet, welche von denen Schiffern und Steuer-Leuten, ſo ſich bey derſelben einſchreiben laſſen, durch einen regulirten Beytrag unterhalten wird. Gleichwie alſo dieſe der Schiffer und Steuer-Leute eigene Caſſa, ſo dependiret auch deren

Dire-

Digitized by Google

Direction und Diſtribution von den Schiffer-Alten: Die Sclaven oder eigentlich der Matroſen-Caſſa ſtehet unter der Direction und Inſpection der Admiralität, deren Deputirten auch die jährliche Rechnung von den Schiffer- und Boots-Leuten-Alten abgeſtattet wird. Die Becken-Gelder aber als eine gemeinſchaffliche, ſo wohl zu Löſung der Schiffer, Steuer-Leute und Matroſen deſtinirte Caſſa dependiret allein von der Admiralität.

§. 41. Alle Matroſen, die von dieſer Stadt abfahren, ſolten ſich billig in die Sclaven-Caſſa einſchreiben laſſen, und ihren Beytrag bezahlen, woferne ſie dieſes Beneficii genieſſen wollen, Krafft Mandat d. A. 1653. d. 21 Sept. in den Beylagen ſub Lit. R.

§. 42. Wie denn auch ſich ein Concl. Admiral. von 1698. auch von 1703. findet, daß diejenige, ſo ſich nicht einſchreiben laſſen, nicht mehr als 50 Marck zu genieſſen haben ſollen, und da dieſes nicht helffen wollen iſt per Concl. von 1712. denen Alten der Boots-Leute, welche mit bey der Sclaven-Caſſa ſeyn, bedeutet worden, daß künftig diejenige, ſo ſich nicht einſchreiben laſſen werden, aus der Caſſa nichts zu genieſſen haben ſollen.

§. 43. Ratione der Becken-Gelder aber bindet ſich zwar die Compaſſion gegen ſolche unglückliche Menſchen an keine gewiſſe Reguln in dieſen Stück, unterdeſſen wird darauf doch reflectiret, ob ſie in der Sclaven-Caſſa eingeſchrieben, ob ſie Stadt-Kinder, und ob ſie von hier abgefahren und unter Hamburgiſcher Flagge genommen.

§. 44. Von denen Herrn Lubecenſibus iſt in Specie zu notiren, daß, da Sie Ihrer rühmlichen Gewohnheit nach aus ihrer Caſſa zu Löſung der Unſrigen beyſteuren, auch den Ihrigen bey Uns zur Löſung mit verholffen werde.

§. 44.

§. 45. Das Qvantum des Beytrags zur Löſung aber nach denen Umſtänden zu determiniren, dependiret von dem Guhtfinden der Löbl. Admiralität, und hat keinen gewiſſen Satz.

§. 46. Und weiln über dieſes zu Facilitirung dieſer Löſung die privat Collection und Sammlung bey guthertzigen Bürgern und Einwohnern erlaubet, und dann ſolches von denen Collectanten ſo gar gemißbraucht worden, daß zuweilen die Gelder zu dem Ende, wozu ſie collectiret, nicht angewendet ſeyn, hat die Löbl. Admiralität jetziger Zeit zwey beeydigte Perſohnen beſtellet, bey welchen die, ſo dergleichen Collecten verlangen, ſich angeben müſſen, welche, als dazu authoriſiret, mit den Büchern herumgehen, und was ſie collectiren, demjenigen, welcher den Sclaven gelöſet, einliefern müſſen. Vid. deren Eyd in Adjunctis ſub Lit. S.

§. 47. Gleichwie dann auch die von der Admiralität alſo zur Löſung bewilligte Gelder, ſo bald die verſicherte Nachricht der beſchehenen Löſung eingelauffen, die zu ſolcher angewandte Gelder traſſiret und davon der Wechſel acceptiret, an den Löſer bezahlet werden.

§. 48. So viel aber den Gerichtlichen Proceſs anlanget, ſo wird derſelbe, wie in Superiori, nach der Gerichts-Ordnung geführet, wie dann auch von denen Procuratoribus, welche bey hieſigen Obern-Gerichte admittiret, in hoc Judicio die Sachen ordentlich vorgetragen werden, welche aber an keinen gewiſſen Numerum gebunden, ſondern nach ihrer Ordnung alle Sachen, worinn ſie citiren laſſen, in einer Seſſion vortragen können.

§. 49. Es werden auch nach der Beliebung d. 13 Mart. 1690. die Neu-auszugebende Acta Magnifico Dno. Præſidi ad diſtribuendum zugeſandt, wie in Superiori gebräuchlich.

§. 50. Weilen aber dennoch dieſes als ein Mercantil-Gericht, worinn ſo viel den Rechten nach möglich, Proceſſus Summarius und celerrimæ Expeditionis ſeyn muß, wovon der gemeine Beſcheid d. 31. Jul. 1656. in den Beylagen ſub Lit. T. befindlich, nachzuſehen, in ein und andern von den ſonſt gewöhnlichen Ordine Judiciario abweichet, ſo will nach Ordnung des Proceſſus dieſe Particularia, wie ich ſolche aus viel-jähriger Praxi ſelbſt obſerviret, hieſelbſt kürtzlich anmercken.

§. 51. Dieſemnach gehören alle See-Sachen vor das Admiralitäts-Gericht, einfolglich alle Streitigkeiten dieſerwegen entſtehende zwiſchen Einlader und Schiffern, Einlader und Boots-Geſellen, Schiffer und Schiffer, Schiffer und Boots-Geſellen, Boots-Geſellen und Boots-Geſellen, Einlader und Piloten, Piloten und Schiffer, Einlader und Einlader, Rheder und Rheder, Rheder und Einlader, Rheder und Boots-Geſellen, Schiffer und Rheder, Schiffer und Schiffs-Zimmerleute, wie auch der Rheder und Einlader und der Aſſuradeurs & contra, und in genere alle Bodmereyen Policen, Diſpachen, Rançonirung, Reclame, Bergen und Löſchen, Pilotage, wie auch vermöge Reglements d. A. 1696. d. 6. April. Art. ult. alle die Grönländiſche Fahrt betreffende Sachen.

§. 52. Es findet ſich in der Gerichts-Ordnung d. A. 1645. cap. 2. §. 13. eine Verordnung, daß in Foderungen aus klaren unläugbahren Handſchrifften, Wechſel-Brieffen und NB. Policen ſo wohl im Obern- als Niedern-Gericht gehandelt werden ſoll, Zweifels ohne aus dem alten Principio, nach welchen man eine Police pro Inſtrumento guarentigiato & liqvido gehalten.

§. 53. Beym Obern-Gerichte wird man kein Exempel finden, daß, ſo lange die Admiralität geſtanden, mit Verbeygehung

beygehung dieſes Gerichts jemahls eine Police eingeklaget worden, aber wohl in Inferiori nach jeẞtgedachter Gerichts-Ordnung, und daß nicht allein in Policen, ſondern auch zuweiln in andern See-Sachen, wie mir denn noch vor kurtzer Zeit eine Sache vorgekommen, der Rheder des Schiffs der vergüldete Olifant gegen de Vlieger, als Directeur des Schiffes Hollandia, wegen einer in dem Grönländiſchen Fang unter beyden Schiffern gemachten Mackerſchafft, welche, weilen ſie in Inferiori ex Capite proſecutionis arreſti eingeführet, in Appellatorio an das Niedern-Gericht remittiret worden.

§. 54. Sonſt gehören alle See-Sachen, die Summen der Foderungen mögen ſo hoch ſeyn wie ſie wollen, ihrer Natur wie auch der Rechtlichen Gewohnheit nach in prima Inſtantia privativè an das Admiralitäts-Gericht ohne Unterſcheid, gleich dann auch ſolches in der neueſten aber noch nicht publicirten Gerichts-Ordnung Tit. XXXVI. art. 13. per expreſſum enthalten.

§. 55. Obwohl nun, wie vor erwehnet, ex Capite Arreſti eine See-Sache an das Löbliche Niedern-Gericht gebracht, weilen alle in der Stadt angelegte Arreſta vor daſſelbe gehören und proſequiret werden müſſen, ſo ſolte doch billig deſſen Cognition nicht weiter, als pro confirmando vel relaxando Arreſto gehen, einfolglich müſte ob evitandam Confuſionem Judiciorum die Sache an ſich ad Forum Competens Admiralitatis zu weiterer Ausführung verwieſen werden.

§. 56. Es ſeyn auch wohl vor dieſen Fiſcaliſche Criminal-Klagen, in Sachen Perſohnen betreffend, welche von der Admiralität und deren Cognition dependiren, vor dieſem Gerichte introduciret, welches aber 1692. nachdem das Nieder-Gericht einen dergleichen Proceſs beygeſprochen, auf Gutbefinden Ampliſſ. Senatus abgeſtellet, und feſtgeſetzet,

Digitized by Google

daß künfftig keine Criminalia weiter angenommen werden ſollen.

§. 57. Bey der Citation iſt zu obſerviren, daß in Admiralitäts-Sachen vor Gerichtlicher Einführung keine Extrajudicial-Citation, wie ſonſt nach Stadt-Buch erfordert wird, ſtatt finde, auch à Magnifico Domino Præſide ſolche nicht erlaubet wird, ſondern die Procuratores geben die Citationes bey dem Admiralitäts-Knecht als Gerichtlichen Bedienten dieſes Judicii an, welcher dann die Partheyen ad proximam Seſſionem citiret: und dieſer notiret in Schedula unter den Nahmen der Procuratorum die ergangene Citationes, und ſolche Deſignation leget er vor des Hochweiſen Herrn Præſidis Stelle auf den Tiſch zu deſſen Nachricht, damit pro re nata in einer Sachen, worinn citiret, nicht referiret werden möge, und in dieſer Schedula notiret derſelbe, in welchen Nahmen und in welcher Ordnung die Sachen angeruffen werden.

§. 58. Ich glaube, daß weilen Schiff- und See-Sachen gemeiniglich, ehe ſie zum Proceſs kommen, in Comparitien vor gute Männer, auch wohl vor die Schiffer-Alten gebracht werden, in ſpecie vig. Concl. Admiralitatis d. 5. Febr. 1705. daß auf Anhalten des Commercii alle Aſſecurance-Sachen zur arbitrage, um die Güte zu verſuchen, und ehender nicht auf der Admiralität anzunehmen, gebracht werden ſollen, daß dieſes Loco der Extrajudicialen Cognition gerechnet, und dahero dieſe Gewohnheit entſtanden.

§. 59. Und iſt, daß die Streitigkeiten, wegen Policen entſtehend, bevor ſie von der Admiralität anzunehmen, an gute Männer zu verweiſen, eine alte Gewohnheit, maſſen ſich findet, daß A. 1663. auf Anhalten der *Aſſecuratoren* ſolches von E. E. Raht alſo beliebet, welches A. 1668. ſo weit

gegan-

Digitized by Google

gegangen, daß gar im Gebrauch geweſen, zwey gute Männer und einen Obmann zu erwehlen, vid. quæ Not. in Suppl. von der Aſſecurance ratione der in der Polcie hievon enthaltenen Clauſul und §. 101. Wobey doch zu wiſſen dienet, daß es der Zeit mit der Admiralität eine gar andere Beſchaffenheit wie jetzo gehabt haben müſſe, indem A. 1666. von denen LIIgern verſchiedene Querelen gegen die Admiralität geführet, inſonderheit daß die Deputirte Bürger der Zeit nicht beeidiget geweſen, und faſt nichts als Bodmerey- und Avarie-Sachen auf der Admiralität tractiret worden. Es kan auch gar wohl ſeyn, daß nach den alten Principiis, wie §. 52. erwehnet, man auch auf der Admiralität die Policen pro Inſtrumentis guarentigiatis gehalten, und mit der Condemnation gegen die Aſſeuradeurs gar zu fertig geweſen.

§. 60. Weiter, ſo ergehet zwar in hoc Judicio ſecunda Citatio, aber es wird die Marck ſonder Gnade, wie ſonſt gebräuchlich, nicht erkannt, ſondern es iſt hier Formula conſveta, daß Beklagter zum nechſten erſcheinen, oder wider denſelben in Contumaciam ergehen und erkannt werden ſoll, was Recht ſeyn wird, und iſt Kläger oder Procurator dem Beklagten dieſen Beſcheid inſinuiren zu laſſen ſchuldig.

§. 61. Wie in andern ſo iſt auch in dieſem Gerichte, denen Partheyen erlaubt ihre Sachen ſelbſt mündlich oder ſchrifftlich vorzutragen.

§. 62. Wie denn auch Exceptiones Dilatorias zu opponiren und Cautionem pro Reconventione & Expenſis zu ſuchen, verſtattet wird.

§. 63. Die Termini aber zur Handlung gehen ohne Unterſcheid allemahl de proxima ad proximam von einer Seſſion zu der nechſt-künfftigen, auch werden in hoc Judicio die in art. 2. & 3. Tit. XXVI. P. I. Stat. determinirte und in andern

dern dieſer Stadt-Gerichten gewöhnliche Ferien nicht attendiret.

§. 64. Die Termini Præjudiciales ſeyn reſpectivè *ſub Pœna Recogniti, Præcluſi, Concluſi, Contumaciæ, Deſertionis,* ſelten aber *ſub reciterata pœna, niſi ex prægnanti Cauſa,* weilen ſo bald eine Sache im Bedencken oder zum Schluß ſtehet, welches Magnificus Dn. Præſes ex Tempore erkennet, ſo gleich in proxima, woferne nicht ante Sententiam das Injunctum oder ſonſt irgend was neues ad Acta gebracht, geſprochen wird.

§. 65. Jedoch wird in Fällen, wenn aus der Frembde einige Documenta eingeholet werden müſſen, eine längere Friſt und deren Prorogation der Billigkeit nach verſtattet.

§. 66. Wenn Commiſſiones ad Inſtantiam Partium oder auch ex Officio erkannt werden, wird einer der Herren des Rahts, einer der Deputirten Bürger und einer von denen Schiffern dazu gefüget, und geſchiehet die Anſage durch den Admiralitäts-Knecht.

§. 67. Ultra Duplicas wird, wie in andern Judiciis, keine Handlung geſtattet, niſi ob Nova oder wenn Beylagen von Erheblichkeit produciret werden, und ad Inſtantiam Partis, oder auch wohl der Sachen Umſtände nach weitere Handlung ex Officio injungiret.

§. 68. Es iſt zwar der Beweiß und Gegen-Beweiß durch Zeugen Führung nach der Gerichts-Ordnung erlaubet, es werden aber regulariter keine Deductiones Rotulorum admittiret, worunter aber die von dem Schiffs-Volck belegte Atteſtationes, welche gemeiniglich in primordio Litis der Klage oder denen Exceptionibus beygefüget werden, worüber öffters in Sätzen diſputiret wird, nicht gemeynet ſeyn.

§. 69. Wann

§. 69. Wann nun die Sache zum Schluß ſtehet, wird in Proxima gewiß geſprochen, und iſt bey der Publication die beſondere Gewohnheit zu obſerviren, daß, nachdem in der Audience die Procuratores mit Anruffen den Anfang gemacht, und eine Sache vorkommt, worinn Magnific. Dn. Præſes etwas erkennet, und ſolches der Herr Secretarius recapituliret (wie auch ſonſt bey aller extemporaliſchen Erkänntniß geſchiehet. v. g. Es werden Exceptiones gebehten, Gegen-Anwaldt bittet Zeit, hic ſ. p. præcluſi ſo ſpricht der Herr Bürgermeiſter Erkannt, und darauf der Herr Secretarius, werden Exceptiones ſ. p. p. Erkannt, und ſo weiter) ſo ſiſtiret ſich die weitere Anruffung, und wird vorhero, was geſprochen publiciret, und nach der Publication von denen Procuratoribus weiter mit der Anruffung continuiret.

§. 70. Wie in allen Sachen vel condemnando vel abſolvendo definitive verfahren wird, ſo erfolget auch hier condemnatio in Expenſas & pœnam temere litigantium von Rechtswegen, vid. gemeinen Beſcheid der Admiralität d. A. 1663. d. 30. Jul. in Adj. ſub Lit. V.

§. 71. Wenn eine Admiralitäts-Urthel vires rei Judicatæ ergriffen, erfolget die Execution durch den Gerichts-Voigt nach Maßgebung Statuti.

§. 72. Es kan auch contra Sententiam intra fatalia Reſtitutio in Integrum geſuchet, auch ein Correferent gebehten werden, wozu auch auf Verlangen ab Ampliſſimo Senatu ein anderer Herr ex gremio Senatus, der nicht auf der Admiralität ſitzet, ex cauſa, daß die Admiralitäts-Herren etwa den Partheyen zu nahe verwandt, denominiret werden kan, in welchem Fall Magnific. Dn. Præſes deſſen Relation cum Voto der Admiralität eröfnet und zur Anſprache bringet; doch wird keine Reviſion verſtattet, und muß immediate von der Sachen ad Ampliſſimum Senatum appelliret

Digitized by Google

ret werden. Wobey zu obſerviren, daß niemahlen ſtante pede appelliret, ſondern die Appellation bey dem p. t. præſidirenden Herrn Bürgermeiſter geſuchet werden muß.

§. 73. Von Sachen aber unter 200 Marck kan nicht appelliret werden, vermöge Raht und Bürger Schluß d. 14. Sept. 1653. ad Art. 6. *Propoſitionis & ita Judicatum* in Sachen Peter Heiſchen Wittwe Klägerin Appellatin, contra Hans Jacob von der Poorten Beklagten Appellanten, wovon Extract Protocolli Superioris d. A. 1719. anfüge.

☿. 24. Mart. P. Gerkens, weil die eingeklagte Summe nur 164 Marck 8 ß. alſo noch unter 200 Marck, *conſequenter* nicht *appellabel*, noch die Sache anhero erwachſen, als *petit* die *Appellation pro non devoluta* zu erklähren, und Gegentheil damit zum *Admiralitäts*-Gericht *refuſis expenſis* zu *remittiren*, wie ohnlängſt *in caſu Koch contra Wahn d.* 25. *Novemb.* 1718. geſchehen *& ſubmittit.*

G. Tiſcher *pet. Cop. Receſſus reſervando per expreſſum Competentia.*

P. Gerckens *petit ut petitum repetendo priora.*

G. Tiſcher *petit* nichts zu verhängen, bevor er hierauf gehöret.

In Bedencken genommen.

☽ 8 May. Urthel. Daß die Sache als *inappellabel*, an hieſiges Gericht nicht erwachſen, ſondern an das *Admiralitäts*-Gericht hinwieder zu *remittiren*, und Beklagter die *in Appellatorio* veruhrſachte *Expenſen* zu *refundiren* ſchuldig ſey.

☽ 3. Jul. Erkannt. Daß es, des ungegründeten *Reſtitutions*-Geſuchs ohnermeſſen, bey der *d.* 8. *May. a. c.* geſprochenen Urtheil lediglich zu laſſen.

§. 47. In

Digitized by Google

§. 74. In der Lübeckiſchen Ordnung des Summariſchen See-Gerichts Proceſs d. A. 1655. in Adjunct. Marquardi ſub X. iſt ad. 6. die Summa non appellabilis auf tauſend Marck extendiret. Es iſt aber dieſe Ordnung jetziger Zeit nicht mehr im Gebrauch.

§. 75. Es werden auch zuweilen von Auswärtigen bey hieſiger Admiralität Species Facti eingeſchickt und deren Rechtliches Gutachten cum Rationibus Decidendi verlanget, welche auch von der Admiralität ertheilet werden, wie ſolches A. 1695. ad Requiſitionem aus Stetin in Cauſa Hinrich Matthieſſen Wittwe contra Schiffer Jochim Stockmann geſchehen: wie mir denn auch ein Exempel auswärtig geſuchter Reviſion bekannt, daß ad Requiſitionem des Rahts von Embden E. Hochweiſer Raht in Cauſa Johann Erasmus contra Schiffer Hermann Leffers auf eingeholten Raht der Löblichen Admiralität eine Urthel abfaſſen laſſen, und ſolches denen Herren Requirentibus von der Admiralität zugeſandt worden. Vid. Sententiam in Forma in Adjunctis ſub Lit. X.

Schließlich habe noch zur Nachricht die Deſignation der auf der Admiralität gewöhnlichen Expenſen anfügen wollen.

Die in andern Judiciis gebräuchliche Salaria Procuratorum ſeyn in hoc Judicio nicht permittiret. Sonſten aber iſt recipiret, daß die Partheyen zahlen müſſen pro Arrha & Mandato . . . Marck 3:12 ß.

Für eine Aufwartung in der Audience .	1: 8 ß.
Pro Citat. an den Admiralitäts-Knecht für jede Perſohn, ſo citiret wird . .	- 4 ß.
Procuratori die Citat. zu beſtellen . .	- 4 ß.
Einen Beſcheid zu inſinuiren dem Admiralitäts-Knecht . . .	- 8 ß.
Procuratori die Inſinuation zu befordern .	- 4 ß.

Tt Für

Für einen Beſcheid dem Herrn Secretar.	Marck	- 12 ß.
Für ein Interlocut	ſ	1: 8 ß.
Für eine Urthel	ſ	3: 12 ß.
Für eine Exhibition Procuratori	ſ	- 12 ß.
Des Herrn Secretarii Schreiber	ſ	- 12 ß.
Pro Inſinuatione einer Copey dem Admiralitäts-Knecht	ſ	- 4 ß.
Für eine Commiſſion anzuſagen dem Admiralitäts-Knecht für jede Perſohn	ſ	- 4 ß.
Procuratori der Commiſſion beyzuwohnen	ſ	1: 8 ß.
Eidem wenn die Sache verglichen	ſ	3: -
Pro Rotulo für jeden Bogen	ſ	1: 8 ß.
Pro Inſinuatione der Urthel dem Gerichts-Voigt	ſ	3: -
Pro Executione	ſ	4: 8 ß.
Ein Original ab Actis zu nehmen des Hrn. Secretarii Subſtituto pro Copia	ſ	- 6 ß.
Von jeden Bogen pro Vidimatione dem Herrn Secretario	ſ	- 6 ß.
Pro Extraditione deſſen Subſtituto	ſ	- 6 ß.
Procurat. für den Schein der Extradit.	ſ	- 12 ß.

und ſo weiter in andern Aufwartungs-Fällen nach dieſer Repartition in Probatorio & Reprobatorio, auch in Puncto moderationis Expenſarum.

Lit. A.

E. E. Hochweiſen Rahts der Stadt Hamburg Admiralſchafft-Ordnung und Fundation der Löblichen Admiralität, d. A. 1623. d. 16 Aug.

Nachdeme die tägliche Erfahrung bezeuget, daß nicht allein durch Türckiſchen, ſondern auch andern ſtreiffenden

Digitized by Google

den See-Räubern den allgemeinen Commerciis und Trafiquen groſſer und mercklicher Eintrag und Schade geſchiehet. Und demnach wohl vonnöhten, daß in dieſer guten Stadt eine beſtändige Admiralſchafft angeordnet werde. Alſo hat E. E. Raht auf dienſtlich Suppliciren etlicher vielen Bürgern und Eingeſeſſenen, ſo ſich der Handlung zur Seewärts gebrauchen, folgende Ordnung verfaſſen und publiciren laſſen.

1.

Erſtlich weil in dieſer Stadt Statuten an unterſchiedenen Orten, fürnemlich P. II. Tit. XIV. art. 21. & ſeqq. von Admiralſchafften und andern See-Rechten gewiſſe Verordnungen geſchehen, als will E. E. Raht dieſelbe hiehero wörtlich repetiret und daß darob feſtiglich gehalten werde ernſtlich mandiret und befohlen haben.

2.

Damit auch mit der Execution keine fernere Difficultät ſich eräugen möge, hat E. E. Raht Ihres mittels einige Perſohnen, nemlich einen Bürgermeiſter und drey Rahts-Herren neben dem Protonotario verordnet, ſo nebenſt acht Bürgern, benanntlich ſechs Kauf-Leuten und zwey aus den Alten der Schiffer-Geſellſchafft, dieſes gantze Werck der Admiralſchafft nohtdürfftig berahtſchlagen, und was zu gemeinen Beſten gereichet, im Nahmen E. E. Rahts ſchlieſſen, auch dieſe Ordinantz in allen ihren Puncten und Clauſulen gebührlich exequiren mögen.

3.

Ermeldten Perſohnen, derer dann von den Bürgern jährlich vier abtreten und an ihre Stätte vier andere von E. E. Rahte ſollen erwehlet werden, iſt ein gewiſſer Ort angewieſen, daſelbſten ſie, ſo offt es die Nohtdurfft erfordert, zu-

Tt 2 ſammen

Digitized by Google

ſammen kommen und dieſer Sachen halber nöhtdürfftige Communication pflegen können.

4.

Alle Schiffere, die von hierab Weſt-werts und von dannen hieher fahren, es ſeyn Bürger oder Frembde, auch dieſelbe, ſo von ungefehr zu der Admiralſchafft ſtoſſen und deroſelben genieſſen, ſollen verpflichtet ſeyn, dieſer Ordnung ſich gemäß zu verhalten.

5.

Damit aber dieſes gantze Werck der Admiralſchafft um ſo viel beſſer möge unterhalten und befordert werden, als haben die von den geſammten Kauf-Leuten Gevollmächtigte gewilliget, von allen ausgehenden und ankommenden Waaren $\frac{3}{4}$ pro Centum zu der Admiralität zu geben, welches dann zur Montirung und Verſtärckung dero Admirals und Vice-Admirals, wie auch erheiſchender Gelegenheit nach der andern Schiffe angewendet und gebraucht werden ſoll.

6.

Sonſten ſoll auch über das von den Schiffern zur Unterhaltung der Admiralität ein gewiſſes gegeben werden, benanntlich die Schiffe ſo gar nicht montiret oder unter vier Götlingen führen, welche denen ungemontirten gleich geachtet, von jeder Laſt einen halben Rthlr. und die, ſo vier führen, ein viertel, oder die ſo ſechs Götlingen führen, ein ſechſten Theil eines Rthlrs, da ſie aber mit acht oder mehr Götlingen, die gut ſeyn, verſehen ſeyn, ſollen ſie von ſolchen Laſt-Gelde gäntzlich entfreyet ſeyn.

7.

Und damit hierinn auch eine Richtigkeit getroffen werde, iſt beliebet, daß nicht allein die Schiffere, ſo bald ſie die Fracht annehmen, den Deputirten eine gewiſſe Deſignation, wie groß ihr Schiff und wie es gemontiret, übergeben, ſondern

dern auch alle Schiffe durch die Deputirte Herren und Bürgern viſitiret werden ſollen, ob auch die richtige Anzahl der Stücke auf den Schiffen vorhanden, ob ſie mit gebührlichen Kraut und Loht verſehen, immaſſen dann auf vier Götlingen zum wenigſten drey Centner Pulver, und nach Advenant Schrot und Kugeln erfordert werden, ob und wie man ſie im Fechten gebrauchen könne, da dann ſonderlich in Acht zu nehmen, daß auf den Uberlauf, da das Geſchütz ſtehet, keine Waaren oder Boßmanns Führung, dardurch der Gebrauch des Geſchützes möchte gehindert werden, geſetzet, und ſollen die Schiffere, ſo ihr Geſchütz nicht wohl gebrauchen können, denen, ſo kein Geſchütz führen, gleich gerechnet werden.

8.

Ein Schiff von fünfzig zu ſechszig Laſt, das gemontirt iſt mit 4. oder 6. Götlingen, ſollen zum wenigſten vierzehen oder achtzehen Mann führen. Ein Schiff von ſiebenzig biß achtzig Laſt, gemontiret mit acht oder zehen Göttlingen, ſoll führen in achtzehen biß zwey und zwantzig Mann. Ein Schiff von hundert zu ein hundert und fünf und dreyßig Laſt, gemontiret mit zwölff oder ſechszehen Göttlingen, ſoll zum wenigſten führen ſechs und zwantzig zu zwey und dreyßig Mann, welche aber nicht, wie ob ſpecificiret, mit ſo viel Volck verſehen, ſollen als wann ſie nicht gemontiret, das Admiral-Geld zu geben ſchuldig ſeyn.

9.

Woferne auch von den Deputirten inskünfftige gefunden würde, daß zur Defenſion der Flotte ein mehrers an Volck und Geſchütz vonnöhten ſeyn wolte, wie dann des Admirals- und Vice-Admirals-Schiff ohne das mehr Volck und Munition erfordert als andere Schiffe, ſoll ſolches alles von der Admiralſchafft herbey gebracht und erſtattet werden.

Digitized by Google

10.

Im Abſegeln ſollen zum wenigſten ſechs Schiffe zuſammen ſetzen, und vermittelſt und nach Inhalt deren aufgerichteten Admiralſchafft-Briefe, und bey Vermeidung dero darinnen benannten Pœn bey einander zu bleiben allerdings ſchuldig und verbunden ſeyn, biß ſie die Höhe erreichet, da ſie ſich, ein jeder auf ſeinen deſtinirten Ort zu ſegeln, ſcheiden müſſen, es wäre dann daß ein Schiffer ſo gar eilfertig wäre, und der übrigen Schiffe nicht abwarten könnte, in welchen Fall ihm zwar auf Erkänntniß der Deputirten und gehörte Urſachen allein abzuſegeln ſoll vergönnet werden, jedoch daß er das gebührliche Admiralſchafft- und Laſt-Geld, vermöge der vorhergehenden ſechſten und ſiebenden Articul, oder nach Befindung ein mehrers entrichte.

11.

Es ſoll auch einer jeden Flotte durch den Deputirten ein gewiſſer Admiral und Vice-Admiral fürgeſetzet werden, da aber zu einmahl eine gar groſſe Flotte abſegeln wolte, ſoll zwar eine jede Compagnie, ſo auf einen Ort mit einander zu ſegeln hat, ihren Admiral und Vice-Admiral haben, nichts deſtoweniger doch ſoll ihnen noch ein Ober-Admiral durch die Deputirte zugeordnet werden, der den andern ſo lange commandiren möge, bis ſie kommen auf die Höhe, da ein jeder ſeinen Cours verändern muß.

12.

Die Schiffe, ſo an einen Ort lauffen, ſollen unter ihre Admiralen verbunden werden und bleiben, bis ſie wieder auf die Elbe kommen, es ſey dann, daß einem auſſerhalb Landes eine Fracht auf andere Plätze fürkäme, auf welchen Fall ihm freyſtehen ſoll, ſich von der Admiralſchafft zu ſcheiden.

13. Alle

Digitized by Google

13.

Alle Boots-Geſellen, ſo nicht ausdrücklich ein anders vorhero mit ihren Schiffern bedungen, ſollen ſchuldig ſeyn, auſſerhalb Landes mit ihren Schiffen, mit den ſie ausgefahren, zu ſegeln an die Oerter, da die Schiffer und die Rheder die beſte Fracht haben können, doch daß ihnen der Schiffer auch ihre Häuer verbeſſere, und da ſie ſich deſſen da zur Stelle nicht vergleichen könnten, ſoll ſolches biß zu ihrer wieder Anheimkunft, zur Erkänntniß der Admiralität ausgeſtellet, und was ſie darauf immittelſt empfangen, ihnen allerdings ohn præjudicirlich ſeyn.

14.

Da auch jemand in der Flotte für andern ſich im Fechten tapffer und wohl bezeiget, ſoll derſelbige von der Admiralität mit einer Verehrung bedacht werden, wäre es auch Sache, daß er darüber umkähme, ſollen ſeine Witwen oder Erben ſelbige Verehrung genieſſen; im Fall er aber gelähmet würde oder ſonſten zu Schaden geriehte, ſoll er nicht allein dieſer Verehrung, ſondern auch aller andern Begnadungen, deren in unſerm Stadt-Buche P. II. Tit. XIV. art. 42. gedacht wird, zu erfreuen haben.

15.

Woferne einig Schiffer wider dieſe Ordinantie und den deswegen abſonderlich verfertigten Admirals-Brief handeln würde, ſoll deſſen Schiff und Fracht dafür haften, biß er die verwirckte Straffen der Gebühr entrichtet und bezahlet hat. Decretum in Senatu & publicatum ſub Signeto 16. Aug. A. 1623.

Lit. B.

Digitized by Google

Lit. B.

Nachdeme zu Unterhaltung Eines Ehrenveſten Hochweiſen Rahts der Stadt Hamburg publicirten Admiralſchafft-Ordnung unterſchiedene Puncte fürfallen, welche durch die zu der Admiralität Deputirte Herren und Bürger insgeſammt nicht wol und gefuglich ohne Behinderung der Partheyen Sachen können zu Wercke gerichtet werden, und demnach in ſollichen hochnöhtigen Verrichtungen nichts möge verabſäumet werden, als haben wolgemelte Herren und Bürger vor nutz und rahtſam befunden, daß allſolche Puncta in nachfolgende drey gewiſſe Claſſes vertheilet, und den Herren und Bürgern der eine oder andere Punct zu verrichten und in Acht zu nehmen angewieſen werden.

Prima Claſſis,

Von Admiralſchafften.

1.

Sich allemahl zu erkundigen, was vor Schiffe zu ſegeln vorhabens, und wie dieſelben zur Defenſion qvalificirt.

2.

Die Schiffere der beſt-montirten Schiffe mit bequemen Reden dahin zu diſponiren, daß, wann ſie von der Admiralität zu Admiraln und andern Officien angenommen und confirmiret würden, ſie ſolches der Schiffahrt zu gute willig gegen eine billige Verehrung zum Gedächtniß auf ſich nehmen wollen.

3.

Wann eine Flotte Segelfertig, im Collegio der Admiralität zu befordern, daß zum wenigſten ein Herr und zwey Bürgern die gewöhnliche Viſitationes verrichten mögen.

4. Wann

Digitized by Google

4.

Wann die Schiffer wieder zu Hauß kommen, dieſelbe durch allſolche Herren und Bürger zu examiniren, wie ſie ſich unter einander in der Admiralſchafft verhalten, ob wider den Admirals-Brief gehandelt, wie ſich das Schiffs-Volck und Soldaten auf der Reiſe verhalten, ob auch dieſelben ihren Articuls-Briefen nachgelebet oder nicht.

5.

Von allen, was diesfalls verrichtet, im Collegio der Admiralität zu jederzeit umſtändliche Relation zu thun.

Secunda Claſſis, Von der Admiralität-Caſſa.

1.

Auf den Admiral-Schreiber und Bürgere, ſo zu Einnehmung der Admiral-Gelder deputirt, daß ſie allemahl gegenwärtig ſeyn, und ein jeder ſein Ambt recht verwalte, auch die Bücher in Empfang der Ausgabe richtig und fleiſſig gehalten werden, gute Aufſicht zu haben.

2.

Die, ſo ſich verweigern die Admiral-Gelder zu bezahlen, dahin anweiſen, daß ſie ſich E. E. Rahtes Ordnung gemäß bezeigen.

3.

Das Werck der Redemtion der Gefangenen in Barbarien und was daran hanget, ſich angelegen ſeyn zu laſſen.

Tertia Claſſis, von der Admiralität-Arſenal.

1.

Der Admiralität Zeug-Hauß und deſſen Dependentien, wie auch der Admiralität Orlog-Schiff St. Jochim in Acht zu nehmen.

Iſt der Tonnen-Bojer geweſen, und zu Ehren des Herrn Bürgermeiſters *Jochim Claen* Lt. p. t. Præſidis alſo genennet.

Digitized by Google

2.

Zu befordern daß die bewilligte Munition und Geſchü-tze den Schiffern ausgefolget, auch, wenn die Schiffere wieder zu Hauſe kommen, alles wieder ins Zeug-Hauß ein-geliefert werde.

3.

Die Soldaten anzunehmen und ihnen ihre Gage zu ma-chen.

4.

Der Soldaten Rechnungen, ſo wohl mit ihnen den Soldaten alſo auch den Schiffern wegen des Koſt-Geldes zu liquidiren und die Rechnungen unterſchreiben, damit was dergeſtalt zum wenigſten von zweyen unterſchrieben, von den Verwaltern der Caſſa bezahlet werde.

Uhrkundlich haben vor-wohlgemeldte zur Admiralität Deputirte ihr gewöhuliches Admiralitäts-Siegel hierunter zu drucken befohlen. Actum d. 24 Martii. A. 1629.

N. Das Siegel iſt das Wapen der Stadt auf das Mittel eines aufrecht ſtehenden Anckers geſetzet.

Sign. ⊙

Burſpracke Pet. 1594.

Art. 50.

Nahdehm de daglicke Erfahring betüget, dat de Boos-Lüde und Schip-Knechte, de mit unſern Schippern uht düſſer Stadt Haven affſeegeln, mennigerley Ungeſchickligkeit und Moetwillen binnen Schepes-Bord under eenander und inſünderheit gegen de Schipper vornehmen, und tho Tyden de Schippere nödigen und dwingen tho ſegeln, worhen idt ehnen und nicht den Schippern gelevet und gelegen, ock offt-mahls mehr und grötere Hüre alſe denſülvigen im Anfange thogeſegt dem Schipper aftenödigen und aftedrengen, ſick un-derfan-

Digitized by Google

derfangen, und averſt ſolcke Mohtwillen, de van Dagen to Dagen mehr thonimpt, nicht tho gedulden; Derowegen dan ock de Vorwanden Ehrbb. Hanſee-Städte im verſcheenen een unde negentichten Jahre een Mandat publiceret, und darin ſülcken moetwilligen Schip-Knechten geböhrlicke Straffe verordnet: Als will E. E. Raht ſülck publicertes Mandat hiemit erinnert und eenen jeden Schip- und Booß-Knecht, und Frachter hiemit ernſtes Flytes ermahnet hebben, dat ſe ſick ſülckes bethher tho veelfoldig geſpöhrenden Mohtwillens gäntzlich entholden, und dem publicerten Mandat mit geböhrlicken Gehorſahm ſick gemäte ertögen. Idt ſchölen ock de Schippere ſülcke mohtwillige Booß-Lüde E. E. Rahde, und den Verordneten der Admiralität anthogeven, und Nahmkündig to macken, ſchuldig ſyn. Damit alſo gegen deſülvige mit der verordneten Straffe möge verfahren werden.

Lit. C.

Der Deputirten Bürger zur Löbl. Admiralität Eyd.

Jch lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich auf die Admiralität und die dabey beſtalte Perſohnen, auch die ſo noch künftig dabey beſtalt werden mögten, daß dieſelben ihren Beſtallungen und geleiſteten Eyden ſich gemäß bezeigen, will fleiſſige Aufſicht haben, und wo ich dabey einigen Mangel ſpühren würde, ſolches nebſt den verordneten Herren und meinen Adjunctis entweder ſelbſt ändern, oder auch durch die Herren E. E. Rahte anmelden. Jch will auch den Ordnungen und Articulen, ſo wegen der Admiralität von E. E. Raht publiciret, oder ins künfftige publiciret werden mögten, gebührlich nachleben, und die

 ſtrei-

ſtreitigen Sachen, die vor der Admiralität fürgetragen werden, mit Fleiße anhören, auch nach meinem beſten Verſtande, was ich dieſer Stadt, und den See-Rechten, auch den Admiralitäts-Ordnungen gemäß erachte, und bey mir befinde, mein Bedencken ohne Anſehen einiger Perſohn unpartheylich eröffenen. Ich will auch zu beſtimmter Zeit bey der Admiralitäts-Verſammlung, ſo viel mir möglich mich finden laſſen, und ſonſten mit Fortſetzung und Beforderung dieſes gantzen Wercks meinen beſten Vermögen nach, mich bezeigen. So wahr ꝛc.

Lit. D.

Eyd des Capitains auf dem Convoy-Schiff.

Ich N. N. lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich einem Hochweiſen Rahte und dieſer Stadt will getreu und hold ſeyn, ihr beſtes wiſſen, und Schaden abwenden, auch Deroſelben Befehl in allen, was dieſem mir anvertrauten Dienſte anbetrifft, gehorſamlich nachkommen, meiner Inſtruction getreulich ein Gnügen thun, auch bey denen meiner Admiralſchafft und Defenſion anbetrauten Schiffen, wie ein redlicher Mann getreulich handeln und ſtehen, Ehr, Guht und Bluht bey ihnen aufſſetzen, und nicht verlaſſen, alles bey Verpfändung meiner Haab und Gühter, auch hoher willkührlicher Straffe, nach E. E. Hochweiſen Rahts Erkänntniß. So wahr ꝛc.

Lit. E.

Des Admiralität Zeugmeiſters Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich dieſem Rahte und dieſer Stadt will getreu und hold ſeyn,

ſeyn, ihren Nutzen ſuchen und Schaden abwenden, der Herren und Bürger zur Admiralität Befehl getreulich nachkommen, als ich beſt kan und mag, auch allen Fleiß anwenden, daß der Admiralität Zeug-Hauß und das darzu verhandene Geſchütz, Schiffs-Geråhtſchafft, Kriegs-Munition und andere dazu gehörige Sachen, ſtets fertig ſeyn mögen, und gute Acht haben, daß nichts davon veruntreuet, noch anders, als zu der Admiralität Nutzen gebrauchet werde. Ich will auch ſelber nichts davon verunrahten, verkauffen, verleihen oder vergeben, auch, wenn aus ſonderlichen Befehl der zur Admiralität Deputirten Herren und Bürger etwas an Geſchütz oder andern Sachen der Stadt oder Particulieren geliehen wird, mir angelegen ſeyn laſſen, daß ſolches, ſo ausgethan, wieder geliefert werde. Ferner will ich über alle der Admiralitäts-Geſchütz, Krieges-Munition und anderen zu Dero Artiglerie gehörigen Sachen, auch Schiffs-Geråhtſchafften, ſo entweder allhie in der Stadt oder auch auſſerhalb derſelben verhanden, und ich durch fleiſſige Nachforſchung erfahren mag, ein richtiges Inventarium verfertigen und halten, allſolch Inventarium will ich auch zweyfach abſchreiben, und davon ein Exemplar auf der Admiralität, das andere aber nicht in meinem, ſondern im Artiglerie-Hauſe im Comptoir in Verwahrung nehmen. Ich will auch berührten Inventarii Inhalt verſchweigen und geheim halten, und über gedachte zwey Exemplarien keine Copeyen mehr davon machen, vielweniger jemanden davon gantz oder zum Theil Abſchrifft mittheilen. Was auch von allſolchen obſpecificirten Sachen ab- oder zukommt, ſolche will ich jederzeit fleiſſig annotiren und in berührtes Inventarium reſpective nach Stücken, Pfunden, auch wohin und woher es gekommen, verzeichnen. Wo ich auch einige Unrichtigkeit in ein oder andern vermerckte, ſolches will ich den verordne-

 ten

Digitized by Google

ten Herren und Bürgern zur Admiralität förderlichſt vermelden, und damit berührt Inventarium um ſo viel richtiger ſey, auch hinführo bleiben und gehalten werden möge, ſo will zum wenigſten alle Jahr einmahl nebenſt denen, ſo die Admiralität darzu verordnen wird, viſitiren, und dasjenige was ſich findet mit dem Inventario conferiren, auch darnach jährlich gegen Petri alle zwey Exemplarien des Inventarii corrigiren und ändern, auch keine Nacht ohne Permiſſion aus der Stadt bleiben, und will ſonſten alles dasjenige, ſo einem Admiralitäts Zeug-Meiſter zu Waſſer und Lande bey Tage oder Nacht zu thun gebühret, und mir anbefohlen wird, getreues Fleiſſes in Acht nehmen und verrichten. So wahr ꝛc.

Lit. F.

Articuli, angehend die Ausleihung der Stücke und dazu gehörige Geráhtſchafft von der Admiralität.

1.

Wann eine Admiralſchafft von dieſer guten Stadt nach dem Weſten, als Portugal und Hiſpanien biß auf Mallaga, und weiter nicht, abfähret, und von der Admiralität es begehret wird, ſollen aus der Admiralität-Arſenale der Admiralſchafft-Geſchütze, dero Gereitſchafft und eyſerne Kugels gefolget werden.

2.

Solten auch fünf oder vier wohl gemontirte Schiffe in Compagnie, Weſtwartes, wie gemeldet, abfahren und Stücke nebſt dero Gereitſchafft begehren, ſollen ihnen gleichfalls ſelbige ausgefolget und gegeben werden.

3.

Und dafern, das GOTT in Gnaden verhüte, dieſe

von

Digitized by Google

von der Admiralität obgemeldten Schiffen geleihete Stücke und dero Zubehör, auf gemeldten Reiſen, zu Unglück kommen ſolten, durch Ungewitter, See-Strandung, Brandt, Raubung, und nicht können geborgen werden: So ſollen die Rhedere des Schiffs oder der Schiffer, die Stücke und Munition nicht ſchuldig ſeyn, der Admiralität wieder zu bezahlen, ſondern auf den Fall will die Admiralität den Schaden ertragen.

4.

Es ſollen aber dagegen die Schiffere der Admiralität Stücke und Ammunition vor die Ihrigen auf alle Fälle, wo möglich, zu bergen und zu ſalviren ſchuldig ſeyn, und alſo der Admiralität-Stücke mit Fleiß in acht nehmen, nicht irgend wohin geben, leihen, liegen laſſen oder verwahrloſen, und in Pericul ſtellen; da ſolches geſchicht, ſollen die Rhedere und Schiffere der Admiralität Stück und Ammunition zum vollen wieder erſtatten und bezahlen.

5.

Würde auch ein eintzeles Schiff, zu ſchlenniger Beforderung ſeiner Reiſe an gemelten Oertern zu ſiegeln vorhabens ſeyn, und von der Admiralität Geſchütze und Ammunition begehren, ſoll ihnen zwar daſſelbe gefolget werden, doch auf genungſahme Caution, daß auf alle begebende Fälle die Stücke und Ammunition oder der Wehrt davor, der Admiralität wiederum bezahlet werden möge.

6.

Würden auch Schiffe von hier, wie gedacht, mit der Admiralität-Stücken und Ammunition nach Portugall, Hiſpanien oder Mallaga abfahren, und von dar nicht wieder anhero, ſondern auf andere Plätze befrachtet werden, ſo ſollen die Schiffere, die ihnen von der Admiralität geliehene Stücke und Ammunition, wie auch, da ſie aus Urſachen die Stücke

und

und Ammunition ſonſten hätten hinterlaſſen, dieſelben innerhalb ſechs Monat, von der Zeit, da ſie von denen Oertern abgeſiegelt, wieder anhero auf ihr Pericul und Koſten bringen und der Admiralität behändigen und einliefern laſſen. Handelt einiger Schiffer dagegen, ſo ſollen die Schiffs-Rhedere die Stücke und Ammunition alſofort nach Verflieſſung der ſechs Monat der Admiralität dieſelbe zu voller Gnüge zu bezahlen ſchuldig ſeyn.

7.

So bald die Schiffe, welche von den Admiralität-Stücken und Ammunition bekommen, mit Göttlicher Hülffe hier wieder angelanget, ſo ſollen die Rhedere oder Schiffere innerhalb vierzehn Tagen die geliehene Stücke und Ammunition der Admiralität wieder einliefern laſſen, bey Pœn 10 Rhtlr. und geſchicht ſolches in dreyen Wochen nicht, ſoll 20 Rhtlr. davor zur Straffe gegeben werden; nach vier Wochen ſollen ſie die Stücke und Ammunition bezahlen, und gemeldte Straffen dabeneben entrichten. Decretum in Senatu & publicatum ſub Secreto Admiralitatis, d. 13. Junij Anno 1632.

Lit. G.

Der Schiffer Verſchreibung.

Ich Schiffer von Uhrkunde und bekenne hiermit, daß ich von den zu dieſer Stadt Admiralität wohlverordneten Herren und Bürgern auf mein fleiſſiges Anhalten empfangen habe

ſo jetzo gewogen

benebenſt der darzu behörenden Geräthſchafft, ſich belauffende, auf

welche ich gelobe, ſammt Zubehör

oder

oder derſelben Wehrt, innerhalb
Zeit wieder einzuliefern oder zu bezahlen, ohne einigen ihren Koſten und Schaden, und begebe mich des darüber Anno 1632. den 13 Juni affigirten und publicirten Schragens. Und ſtelle dafür meine Herren Mit-Rheders als die Ehrbahre und vornehme Herren
zu ſelbſt-ſchuldigen Bürgen
Wie dann auch wir Untergeſchriebene hiemit und in Krafft dieſes geloben, einer für alle, und alle für einen verhafftet und gehalten zu ſeyn, bey Verpfändung unſerer Haab und Gühtere, gegenwärtige und zukünfftige, daferne die geliehene
und Geråhtſchafft, wie oben gedacht, nicht wieder geliefert werden, daß wir alsdann dieſelben ungeſäumt den Herren und Bürgern der Admiralität wollen abtragen und bezahlen, und zwar ſub Pœna paratiſſimæ Executionis, wie auch mit Verzeihung aller Exceptionen, wie die Nahmen haben können oder mögen, die uns hier wieder zu ſtatten kommen, auch ſonder Liſt und Gefährde. Uhrkündlich ſo haben wir dieſes mit eigenen Händen unterſchrieben.
Actum Hamburg den

Rapeeren mit Broecken, Weelen und Luntzen.
Tallyen mit Blocken.
Eiſerne Kugeln von á Pfund.
Eiſerne Knuppels wägen zuſammen Pfund.
Eiſerne Kuh-Füſſe gewogen Pfund.
Kupfferne Ladelöffels, mit Stöcken und Farckenſtehrten.
Stock-Wiſchers und Anſetters.
Tau-Wiſchers mit Anſetters.
Cordus Koockers von á Pfund.
Cordus Holtzer von á Pfund.
Plattloden gewogen Pfund.
Flinten.

Digitized by Google

Hawers.
Degens.
Lunten. Pfund.
Muſchet-Kugels. Pfund.

Lit. H.

Barſemeſter jetzo Tonnen-Leger Eyd.

Jch lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich dieſem Raht und dieſer Stadt will treu und hold ſeyn, mit ihrem beſten umgehen und allen Schaden nach höchſten Vermögen abwenden, auch will ich E. E. Hochweiſen Rahts Schiff und Elb-Strohm in fleiſſige Aufacht haben, und ſo viel an mir alle ſchädliche Plackerey verhinderen und die Frey- und Gerechtigkeit gedachtes Elb-Strohms nach Müglichkeit verbitten, auch höheſtes Fleiſſes darauf ſehen, daß die See-Tonnen mit Fleiſſe beſchlagen und mit eyſernen Banden und Ketten verwahret, zu rechter Zeit, da das beſte Tief, geleget, auch zu rechter Zeit wieder aufgenommen werden mögen. Jch will auch auf die Baacken gute Aufſicht geben, daß dieſelbe wohl verſehen und unterhalten werden, und mich ſonſten in allem, was mir von E. E. Rahte anbefohlen wird, getreu und ungeſparetes Fleiſſes willig bezeigen. So wahr ꝛc.

Lit. I.

Königl. Confirmation wegen des Conſulats zu Mallaga.

Der König.

Demnach Gerhard de la Camp, ein Hamburger von Gebuhrt, Uns geziemend zu vernehmen gegeben, was maſſen

maſſen die Stadt Hamburg, eine der Hanſee-Städte, ihn zum Conſul ihrer Nationalen in der Stadt Mallaga und Circumjacentien, ernennet hätte, wie ſolches aus einem Schreiben oder originalen Inſtrumento ſub dato 2 Auguſti des lauffenden Jahres, von Bürgermeiſter und Raht der ermeldten Stadt Hamburg ausgefertiget, erſcheinet, und er daſſelbe, cum translatione authentica produciret und Uns erſuchet hat, Wir wolten geruhen, darüber Unſere Königl. Approbation ihm zu ertheilen, auf daß er ſolche ſeine Function exerciren könne, und denn Wir dieſes in Königlichen Gnaden Uns gefallen laſſen.

Als befehlen Wir dem Gouverneur der Stadt Mallaga, ſo wohl dem jetzigen, als der es künftig ſeyn wird, und denen ferneren Miniſtris, Richtern, Gerichten und jedermänniglich, welchen die obſervantz dieſer Unſerer Königl. Expedition auf einige Art und Weiſe oblieget, daß Sie den vorbenahmten Don Gerhardo de la Camp vor einen Conſul der Hamburgiſchen Nation in der angezeigten Stadt Mallaga und angelegenen Ländern, erkennen und achten, ſo denn denſelben zu dem Gebrauch und Exercirung ſeiner Charge admittiren ſollen, jedoch ſoll er einigen Actum Jurisdictionalem zu exerciren nicht befugt ſeyn, nur geſtatten Wir ihm, daß er in vorkommenden Streitigkeiten zwiſchen Kaufmann und Schiffer, oder zwiſchen Schiffer und Matroſen, ſein arbitrium zu deren Beylegung interponiren möge. Auf dieſe Art, und ſonſt nicht, ſoll man ihn zu Führung ſeiner Function admittiren, und diejenige Gebühren und Emolumenta ſo in deſſen Abſicht ihm zukommen, heben und einnehmen laſſen, wie denn er auch, alle diejenige Executionen, Prærogativen und Freyheiten, welche die Conſuls, ſeine Vorfahren und anderer Nationen Conſuls in der Stadt Mallaga genoſſen, haben und genieſſen, und demſelben hier wieder

 keine

Digitized by Google

keine Hinderung gemachet werden ſoll, dieſes iſt unſer gnädiger Wille. Gegeben in Madrid d. 18. December 1726.

Wir der König.

Don Juan Baptiſta de Orendani.

Lit. K.

Eyd der Bürger auf dem Admiralität-Zoll.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich bey Einnehmung der Admiralſchafft- und Laſt-Geldere mich wolle ehrlich, aufrichtig und getreu verhalten, und einen jeden ernſtlich und fleiſſig vermahnen, und ſo viel mir immer möglich, gute Aufacht haben, daß die Admiralſchafft- und Laſt-Geldere, vermöge der Ordnung und Articulen, ſo wegen der Admiralität von E. E. Rahte publiciret, oder ins künfftige publiciret werden möchten, von männiglich ein gebracht, und die davon kommende Geldere durch den verordneten Schreiber Parcels-weiſe zu Buche gezeichnet, und vermöge Dero Verzeichniß richtig, ohne einige Abkürtzung, in die Admiralität eingeliefert werden, und da ich erführe, daß jemand das verordnete Admiralſchafft und Laſt-Geld untergeſchlagen, und nicht der Gebühr nach entrichtet, daß ich ſolches mit Zuziehunge der verordneten Herren und Bürgere, bey der Admiralität, ohne Anſehen der Perſohnen Freundſchafft oder Feindſchafft, nebenſt gebührlicher Straffe getreulich abfordern will. Auch will ich keine Admiral-Zettuls auſſer dem angeordneten Orte und Stelle ausgeben, ſondern ich will mich an dem angeordneten Orte zu beſtimmter rechter Zeit, wann die Ordnung an mich gelanget, ſo ferne ich Ehehafft und Leibes-Schwachheit halber nicht

Digitized by Google

nicht werde verhindert, erſcheinen, und mit dem Schreiber biß nach verrichteter Sache daſelbſt verharren, damit niemand dadurch verhindert und verzügert, oder die Admiralität dadurch nicht verkürtzet und vernachtheilet werde. Ich will auch nichts darinnen zu meinem Nutze und Profit wenden, ſondern alles in die Admiralität einantworten. So wahr ꝛc.

Lit. L.
Admiralitäts-Knecht Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich dieſem Raht und dieſer Stadt will treu und hold, auch E. E. Rahts und der Löblichen Admiralität getreuer und williger Knecht ſeyn, und Deroſelben Befehle, es ſey zu Waſſer oder Lande, gehorſahmlich nachleben. Ich will auch zu beſtimmter rechter Zeit Vor- und Nachmittag mich auf den Zollen einfinden, und mit allem Fleiß dahin ſehen, daß alles richtig verzollet werde, und wenn ich was erfahre, das nicht richtig verzollet, ſolches den verordneten Bürgern ſogleich vermelden, die Zoll- und Convoy-Gelder in guten Gelde bezahlet, und keine leichte, beſchnittene oder falſche Müntze angenommen werde, auch mich aller Umwechſelung der Gelder zu meinen Nutzen enthalten, die Loots-Gelder fleiſſig eintreiben, in Ausfertigung der Citationen und derſelben fleiſſigen Annotirung in ein apartes Buch und richtiger Inſinuirung deren, wie auch der Beſcheiden und Urtheln, Anſagung der Commiſſionen, wie auch in allen andern Verrichtungen meines Dienſtes mich willig und aufwärtig bezeigen, keine Gifft oder Gabe nehmen, niemand über die Gebühr beſchweren, und an meinem Salario und bisherigen Accidentien, in ſoweit ſelbige künfftig nicht verändert oder abgeſtellet

Digitized by Google

abgeſtellet werden mögten, mich begnügen laſſen, auch mich übrigens alſo verhalten, wie einem getreuen und redlichen Admiralitäts-Knecht eignet und gebühret. So wahr ꝛc.

Lit. M.

Admiralität-Schreibers Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich dieſem Rahte und dieſer Stadt will getreu und hold, auch E. E. Rahts und der verordneten Herren und Bürger der Admiralität getreuer und williger Diener ſeyn, und meinem anbefohlenen Ampte, nach Anweiſung des Anſchlages, worauf dieſer mein Dienſt verkaufft worden, mit Fleiß vorſtehen, zu beſtimmter rechter Zeit an dem Ort, da die Admiralitätſchafft- und Laſt-Gelder eingenommen werden, mich verfügen, allda nebenſt denen verordneten Bürgern biß nach verrichteter Sachen verharren, und ſonſt das Admiralitäts- und Convoye-Weſen ſorgfältig wahrnehmen, alle bey der Admiralität einkommende Gelder fleiſſig parcelsweiſe anzeichnen, auch alle dahin gehörige Wochen- und Jahr- wie nicht weniger die Pilotage-Rechnung aufrichtig halten, und derer davon dependirenden Verrichtungen emſig abwarten, daneben die Sclaven-Becken-Gelder ordentlich zu Buch bringen, auch jährlich alle Bücher bey ablegender Rechnung zur Nachſehung produciren, und dieſelbe von denen Herren und Bürgern der Admiralität unterſchreiben laſſen, alle Jahr ein Inventarium des Admiralitäts-Arſenals formiren, und was ab- oder zukömmt, fleiſſig notiren, dabeneben ein ſonderlich Buch von ausgeliehenen Stücken und Gerähtſchafft halten, mich bey Zuſammenkunfft des Convoje-Collegii ſtets einfinden und fleiſſig, was beſchloſſen wird,

wird, protocolliren, auch bey den Päſſen, ſo von mir ſolten ausgegeben werden, kein Unterſchleiff gebrauchen, ſondern alles genau unterſuchen und niemand dabey überſehen, auch mich ſonſten nach E. E. Rahts und der verordneten Admiralitäts-Herren und Bürger Befehlich, und Dero der Admiralſchafft, wie auch der Convoje und Pilotage wegen publicirten Ordnungen in alle Wege richten, und bey allen unter Händen habenden Geldern ehrlich und aufrichtig handeln will. So wahr ꝛc.

Lit. N.

Verwalters auf der Dröge Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich auf alles ſo mir von der Hochlöbl. Admiralität auf der Dröge und Theer-Hauſe an Tau-Werck Hanff, Theer, Holtz, Kohlen, item an Pferden, Wagen, Habern und Heu, wie auch an Gereitſchafft, imgleichen bahren Geldern und ſonſten anvertrauet werden wird, fleiſſige Obſicht haben, daß alles in guter Ordnung gehalten, jedes an ſeinen Ort gebracht, wohl verwahret und conſerviret, die Pferde wohl gehalten, und alles zu ſeinen deſtinirten rechten Gebrauch und Nutzen einzig und allein emploiret werden möge, will auch von allen dieſen wie ob erwehnet, richtige Rechnung führen, und allemahl die Geldere, ſo ich über 1000 Marck in Händen habe, forderſamſt einliefern, auch dahin mich äuſſerſten Fleiſſes bemühen, daß nichts verbohtener Weiſe, von der Dröge veräuſſert, verkauffet oder heimlich auf die Seite gebracht werde, imgleichen auf Feuer und Licht ſelbſt nebſt den Meinigen gute Acht haben, und dahin ſehen, daß die Knechte vorſichtig damit umgehen, auf daß alles

les dahero zu beſorgendes Unglück ſo viel an mir verhütet werden möge, auch ein fleiſſiges Auge darauf haben, daß bey der Theerung das Tau-Werck nicht verbrannt werde. Ich will auch nicht unterlaſſen alle mir von meinen Obern gegebene Befehle promte auszurichten, und dahin mich beſtreben, daß ein jeder ſo Arbeit auf der Dröge beſtellen wird, nach Möglichkeit aufs ſchleunigſte geholffen werden möge, nicht weniger Acht darauf haben, daß nichts an der Arbeit verabſaumet, und zu rechter Zeit alles richtig abgeholet und abgeliefert werde. Von allen mir gelieferten Sachen, wie auch von Einnahme und Ausgabe der Gelder ein richtiges Journal führen, jedes darauf in ein Haupt-Buch eintragen, und ſolches allemahl auf Verlangen dem älteſten Deputirten Bürger durchzuſehen darzeigen und offen halten, auch die Contre-Bücher mit den Reepſchlägern fleiſſig conferiren und notiren, der Reepſchläger und anderer Rechnungen zum wenigſten alle halbe Jahre, oder ſo offt es begehret werden mögte, ausſchreiben, und der Löbl. Admiralität davon eine accurate Deſignation einliefern, auch zu Ende des Jahres eine richtige und untadelhaffte Bilance von Einnahme und Ausgabe der Waaren und Geldern derſelben einhändigen, auch gute Aufſicht haben, daß alles Tau-Werck untadelhafft getheret und gedröget werden möge, und mich in allen meiner Beſtallung gemäß ſo aufführen, wie einem rechtſchaffenen und ehrlichen Verwalter dieſes Wercks wohl anſtehet und gebühret. So wahr ꝛc.

Lit. O.

Digitized by Google

Lit. O.

Reglement und Ordnung/ wornach ſich der Verwalter und Inſpector auf der Dröge zu achten.

Nachdemmahlen auf die an der Börſe und an der Dröge affigirt geweſene Conditiones die Herren und Bürgere hieſiger Löblichen Admiralität durch ordentliche Wahl Hartwich Henrich Hanſſen zu ihrem Verwalter und Inſpector auf der Dröge erwehlet und beſtellet, dieſer auch darauf die ihm angemuhtete Caution auf 3000 Marck gebührend beſtellet; Als haben dieſelbe ſich dieſes Reglements, wornach der Verwalter ſich zu achten hat, verglichen, und iſt folgender Geſtalt beliebet worden.

1. Daß vorbeſagten Hartwich Henrich Hanſſen auf ein Jahr zum Verſuch die Verwaltung und Inſpection der Dröge aufgetragen werde, dergeſtalt, daß er die Behauſung daſelbſt mit allen dazu gehörigen Gebäuden und Ställen in Beſitz nehmen, ſeine und der ſeinigen freye Wohnung daſelbſt genieſſen und die Wirtſchafft dabey treiben möge.

2. Daß ihm für ſeine Mühe jährlich 600 Marck und zwar Qvartaliter 150 Marck Couranten Geldes gezahlet werden, und er überdem für die beyden Knechte das veraccordirte Koſt-Geld als 350 Marck genieſſen ſolle.

3. Verpflichtet er ſich, eines nüchtern, mäſſigen und tugendhafften Lebens ſich zu befleiſſigen, wie auch die beyden Knechte ſampt ſeinen eigenen Domeſtiquen dahin anzuhalten.

4. Will er ſich jederzeit gegen die Herren und Bürger der Admiralität, als ſeine vorgeſetzete Obern, reſpectueux und gehorſam aufführen, wie auch gegen diejenige der Erbaren Kaufmannſchafft, ſo ſich ſeiner bedienen wollen, beſcheiden-

ſcheidentlich, und denen die bey ihm zu arbeiten haben, freundlich begegnen, damit er ſich, um ſo mehr emplojiret zu werden, beliebet machen möge.

5. Will er auf alles, ſo ihm von der Löbl. Admiralität auf dero Dröge und Theer-Hauſe an Tau-Werck, Hanf, Theer, Holtz und Kohlen, item an Pferden, Wagen, Habern und Heu, wie auch an Gereitſchafft ſonſt anvertrauet werden wird, fleiſſige Obſicht haben, daß alles in guter Ordnung gehalten, jedes an ſeinen Ort gebracht und wohl aſſerviret auch conſerviret, die Pferde wohl gehalten und alles zu ſeinem rechten Gebrauch und Nutzen emplojiret werden möge.

6. Will er von allen dieſen richtige Rechnung führen, und dahin alles Ernſtes ſehen, daß verbohtener Weiſe nichtes von der Dröge veräuſſert, verkauffet oder ſonſt heimlich an die Seite gebracht werde.

7. Will er auf Feuer und Licht ſelbſt nebſt den Seinigen Acht haben, auch dahin ſehen, daß die Knechte vorſichtig damit umgehen, auf daß alles daher zu beſorgendes Unglück (ſo GOtt gnädig abwenden wolle) ſo viel an ihm, verhütet werden möge.

8. Will er dahin ſehen, daß alle ihm von ſeinen Obern gegebene Befehle promt ausgerichtet werden, auch daß ein jedweder, ſo Arbeit auf der Dröge beſtellen wird, nach Möglichkeit ſchleunigſt accommodiret werden möge, dahero wohl attendiren, daß fleiſſig gearbeitet und zu rechter Zeit alles richtig abgeholet und abgeliefert werden möge.

9. Von allen ihm gelieferten Hanff, Theer und Tau-Werck will er ein richtig Journal führen, jedes darauf in ein Haupt-Buch eintragen, und ſolches jedesmahl auf Verlangen, dem älteſten Deputirten Bürger der Admiralität zu perluſtriren darzeigen und offen halten, auch die Contra-

Bücher

Bücher mit denen Reepſchläger-Meiſtern fleiſſig conferiren und notiren, dann der Reepſchläger und anderer Rechnung alle halbe Jahr ausſchreiben, und der Löblichen Admiralität davon eine accurate Deſignation einliefern, auch zu Ende des Jahres eine völlige und untadelhaffte Bilance von Einnahme und Ausgabe der Löblichen Admiralität einhändigen.

10. Wie er denn auch von allen abgelieferten Tau-Werck nach der Dicke und Länge eine richtige Rechnung führen will, desgleichen von dem in dem Theer- und Dröge-Hauſe auf dem Hof befindlichen Tau-Werck eine richtige Deſignation halten, damit man allemahl von demjenigen, was daſelbſt verhanden, völlige Nachricht haben könne.

11. Will er auch in dem Hauſe auf der Dröge ein bequemes Logiment, deſſen ſich die Herren und Bürger der Admiralität nach Belieben bedienen können, jederzeit frey und offen halten.

12. Letztlichen will er äuſſerſten Fleiſſes ſich angelegen ſeyn laſſen, und unabläſſig fleiſſige Aufſicht halten, daß alles Tau-Werck untadelhafft getheret und gedröget werden möge, und in allen ſich alſo aufführen, wie einem rechtſchaffenen ehrlichen Verwalter und Inſpector dieſes Weſens wohl anſtehet und gebühret. Actum d. 3 Julii 1716.

Hartwich Hinrich Hanſſen.

Lit. P.

Der Schiffer Verſchreibung wegen zu Cuxhaven geliehener Gerähtſchafft.

Ich Schiffer   führende das Schiff genandt   von   Uhrkunde und bekenne hiemit, daß   verordneter Inſpector der Ham-

Hamburgiſchen Loots-Galliaten auf der Elbe, mir in meiner groſſen Noht, zu hoffender Errettung meines Schiffes und Gühter, vorgeſtrecket und geliehen hat

ſo gewogen

Pfund, der Löblichen Admiralität der Stadt Hamburg zuſtändig: Gelobe demnach und bekenne vor mich und meine Schiffs-Rhedere, daß im Fall ich ſelbiges

ihnen nicht wohl und ungeſchampfieret auf meine Koſten wieder einhändigen (und mit nach der See nehmen) würde, daß ich und meine Rhedere alsdenn der wohlgedachten Admiralität für jeder Hundert Pfund von vorgeſetzten

Marck-L. Schill.

unweigerlich abtragen und bezahlen wolle, würde ichs aber unverletzt in das Tonnen-Hauß auf der Kuckshafen, oder der Admiralität verordneten Zeug-Hauß in Hamburg wieder einliefern (und nicht mit nach der See nehmen) verſpreche ich nichts deſto weniger zum Recompens

Reichs-Thaler dafür zu entrichten und zu bezahlen; alles bey Verpfändung meines Schiffes, deſſen Gerehtſchaft und Fracht. Zu Uhrkunde deſſen habe ich dieſe Obligation für mich und meine Rhedere freywillig unterſchrieben. Actum.

Lit. Q.

Sclaven-Ordnung.

Nachdeme eine Zeithero die Türckiſche und andere See-Räuber den See-fahrenden groſſen Schaden und Abbruch zugefüget, und noch ſtetig alſo leyder continuiret wird, indeme ſie die Schiffe in offener freyer See feindlich anfallen, ſich deren bemächtigen, und die darauf befindende Schiffere und Schiffs-Volck gefänglich hinweg führen, und

in

Digitized by Google

in unerträgliche Dienſtbarkeit verkauffen, auch dermaſſen tyranniſch und barbariſch mit ihnen umgehen, daß wofer-ne nicht durch Chriſtliche Zuſteuer den Gefangenen zu ihrer Erlöſung die hülffliche Hand geboten werden ſolte, ſie in ſolcher ſchwerer Dienſtbarkeit ihr Leben elendig würden zu-bringen, ja wohl gar von dem Chriſtlichen Glauben zu der verfluchten Mahometiſchen Religion fallen, und alſo Leib und Seel in ewiges Verderben ſtürtzen müſſen. Und aber bishero kein Vorraht und Mittel verhanden geweſen, da-durch ſolche arme Gefangene zu ihrer Befreyung und Erret-tunge hätten gelangen mögen.

Als hat E. E. Raht auf vorhergehende Communication mit dem Ehrbahren Kauffmann und Alter-Leuten der Schiffer, nachfolgende Ordnung beliebet, und zu Jeder-männigliches Nachrichtung publiciren laſſen.

I.

Anfänglich ſollen alle und jede Schiffe von jeder Laſt Schiffs, wann ſie auſſerhalb Heyſand ſegeln, einen Schil-ling. Binnen Heyſand aber ſechs Pfenning entrichten und bezahlen.

2.

Sollen alle und jede hieſige oder ausheimiſcher Stüer- und Boots-Leute, ſo von unſeren Schifferen gedungen wer-den, wann ſie auſſerhalb Heyſand ſegeln, von jeder Marck-Lübiſch Hauer-Gelder 1 ß hin, und 1 ß anhero, und wann ſie binnen Heyſand ſegeln, von jeder Marck 6 Pfenning hin und 6 Pfenning anhero zu geben ſchuldig ſeyn: Es werden aber dieſelbe hiemit nicht gemeinet, ſondern davon exemiret, welche nach der Weſer, der Embs, der Wahle biß in die Schelde, und auch Nordwerts in Dennemarcken und durch den Nord-Sund in die Oſt-See ihre Reiſe allein anſtellen.

Digitized by Google

3.

Wann der Schiffer auf der Reiſe, etwan neue Häure machen würde, ſo ſoll das Schiff-Volck ebenwohl von ſolcher neugemachten Häure, wie vorgedacht 1 ß und 6 Pfenning entrichten und zahlen.

4.

Solch Geld ſoll von allen und jeden Reiſſen gegeben werden, und da einer ſolches zu thun ſich verwegeren, und hernach über lang oder kurtz gefangen würde, ſo ſoll er von dem vorigen, was er gegeben, es ſey viel oder wenig, gantz nichtes zu genieſſen haben.

5.

Damit auch ſolche Gelder ſo viel richtiger einkommen mögen, ſo ſoll der Schiffer von der Häure, die er ſeinem Schiffs-Volcke zugeſaget, ſolche bewilligte 1 ß oder 6 Pfenning einbehalten, und ſolches denen zu der Sclaven-Caſſa Verordneten in der Schiffer-Geſellſchafft nebenſt einer Deſignation ſeines Volckes mit Nahmen und Zunahmen auch Verzeichniß was er einem jeden an Häure zugeſaget, und davon an Sclaven-Geld einbehalten, allemahl ehe und bevor er von hinnen abſiegelt, überliefern, welche dann zu Buche gebracht, und richtige Rechnung davon gehalten werden ſolle.

6.

Wann auf den Hin- und Herreiſen durch Muhtwillen, Ungehorſam, Hader, Zanck, Schlägereyen und dergleichen etwas verbrochen würde, und ſolche Verbrechung mit Gelde zu ſtraffen und Verzug erleiden kan, ſo ſoll ſolche Beſtraffung bis zur glücklicher Anherokunfft ausgeſtellet, und darnach allhie auf der Admiralität geſchehen, und die Straff-Geldere halb den Armen-Gefangenen und halb den See-fahrenden-Armen zu gute kommen.

7. Zu

7.

Zu ſolcher Caſſa ſollen drey Schlüſſel ſeyn, davon ſoll einen die Admiralität, den andern die Alter-Leuten, und den dritten ein hierzu verordneter Steuermann in Verwahrung haben.

8.

Von der Admiralität-Zollen ſollen auch, wann die Jahres-Rechnunge der Admiralität geſchicht, in die Sclaven-Caſſa einhundert Reichsthaler eingeliefert werden.

9.

Jngleichen ſollen alle halbe Jahre die Becken in denen Kirchen ausgeſetzet, und was davon einkommet, in vorgedachter Sclaven-Caſſa eingeliefert, und davon auch richtige Rechnunge gehalten werden.

10.

Von dieſen zuſammen gebrachten Geldern, ſollen einem jeden Gefangenen, groß oder klein, zu ſeiner Löſung nicht unter hundert Reichsthaler gegeben werden.

11.

Wenn alle Gefangene auf einmahl zu löſen aus Mangel der Mittel ohnmöglich iſt, ſo ſoll Einhalts vorigen Articuli, wann ſo viel Vorrahts vorhanden, daß zwey können gelöſet werden, einen von den Alten und einen von den Neuen, ſo nach dieſen Tagen (welches GOtt verhüten wolle) etwan mögten gefangen werden, nachdem die genommen, gegeben werden, und forthan nach Advenant da nur drey können gelöſet werden, zwey von den Neuen und einer von den Alten zu ihrer Erledigung die bewilligte Zuſteuer zu genieſſen haben.

12.

In Erlöſung der Gefangenen ſoll man nicht Gunſt oder Freundſchafft anſehen, ſondern ohne einigen Reſpect diejeni-

ge,

ge, ſo zuerſt gefangen worden, auch nach dieſer Ordnung zum erſten wiederum löſen, es wäre dann, daß einer durch ſeine eigene Mittel ſich frey machen könte, ſolches ſoll einem jeden, der ſolches zu thun vermag, unbenommen ſeyn, und ſoll derſelbe ebenwohl, wann ihme die Ordnung erreichet, für ſeiner Erlöſung nicht unter einhundert Reichsthaler aus der Caſſa empfangen, woferne aber ein ſolcher, ehe und bevor die Ordnunge an ihm käme, mit Tode abgienge, ſollen die Erben ſolch Geld nicht zu heben haben, ſondern ſolches bey der Caſſa verbleiben.

13.

Wann ein Schiff von denen Erb=Feinden den Türcken genommen, ſollen die zu der Gefangenen=Kaſten Verordnete, aller der Gefangenen Vor= und Zunahmen mit Fleiß aufzeichnen, auch ſonders darnach erkundigen, wie ſich einjeder bey Defendirung gegen den Feind, wie auch ſonſten in ſeinem Dienſte jedesmahl verhalten, damit in der Wieder=Löſung man ſich darnach möge zu richten haben.

14.

Diejenige, ſo zugleich gefangen werden, davon ſollen die Officirer (mit dem jüngſten Jungen) zum erſten liberiret werden, und folgends wegen der gemeinen Boots=Leute, welche unter ihnen die erſten ſeyn ſollen, eine Looſung allhie durch die Freunde geſchehen, und ſoll mit den erſten, nach der Officirer Löſung abermahl ein Junge, deme unter den Jungens das Looß zufällt, und alſofort auf ein ander, nach Gutachten und Befindung gelöſet werden.

15.

Wann ein Officirer, Bootsmann oder Junge etwann durch rechmäßige Urſache mit ſeines Schiffern Conſens von dem Schiffe, womit er von hier gefahren, ſcheidete, dem Schiffer aber oder deſſen Steuermann ein Schreiben gebe, daß

daß er von der Haure, ſo er mit einem andern Schiffe beweißlich bedingen würde, ſeine Gebühr zu der hieſigen Sclaven-Caſſa von der Marck 1 Schilling oder 6 Pfenning erlegen wolle, und alsdenn mit dem Schiffe, worauff er getreten, genommen würde, derſelbe ſoll alsdann, aus dieſer Caſſa nach Guhtbefinden gelöſet werden.

16.

Damit ſich auch auf dieſe gemachte Ordnung das Schiffs-Volck nicht zu viel zu verlaſſen, oder ihnen Uhrſache hierdurch gegeben werden möge, ſich den See-Räubern und Feinden deſto eher und williger zu ergeben. So ſollen diejenige, welche beweißlich ſich nicht haben wehren, noch dem Schiffer, oder deme, ſo an ſeine Stelle commandiret, ſo lange es demſelbigen gut düncket, würcklich beyſtehen und fechten wollen, ſich dieſer Contribution keineswegs zu erfreuen haben, auch ihrer Ehre verluſtig ſeyn, und hierin keiner verſchonet werden.

17.

Es ſoll jährlichen auch nach dem Neuen-Jahr, wann der Schiffer-Geſellſchafft Rechnung eingenommen worden, folgende oder zum wenigſten zwey Tage hernach, die Sclaven-Rechnung in der Schiffer-Geſellſchafft in Gegenwart der Ober- und Alten der Schiffer, imgleichen einem aus der Admiralität und deſſen Steuermanns, ſo wegen des Schiff-Volcks den dritten Schlüſſel hat, gethan und abgeleget werden.

Lit. R.

Mandatum.

Ob zwar E. E. Raht im Februario abgewichenen 1652. Jahrs ein Mandat publiciren laſſen, daß ein jeder Steuer-

Steuer- und Boots-Mann, er ſey Ein- oder Ausheimiſch, wann er mit unſern Schiffern fähret, Vermöge der Sclaven-Ordnunge 1 Schilling oder 6 Pfenning von ſeiner Haure, ſo wohl auf der Hin- als Her-Reiſe, bey Verluſt des Sclaven-Geldes allemahl geben ſolte, mit angehängter Verwarnung, daß wer ſolches zu thun verſäumete, derſelbe im unverhofften, doch ſich leider begebenden Fall, des Sclaven-Geldes und der Sclaven-Caſſa nicht zu genieſſen haben ſolte, und dann allſolch Verwarnungs-Mandat zwar bey etzlichen Frucht geſchaffet, viel Steur- und Boots-Leute aber nichts deſtoweniger davon gefahren, und ihren Schilling von der Marck Haur in der Sclaven-Caſſa nicht gegeben, alles mit dem Zuverlaß, wenn ihnen, das GOtt verhüten wolte, ja ein Unheil zuſtoſſen ſolte, daß dennoch diejenige, ſo zu den Becken-Geldern und Sclaven-Caſſa verordnet ſeyn, *ihnen* aus Mitleiden und Chriſtlichen Erbarmen würden beyſpringen, und daraus zu Hülffe kommen; Ob nun zwar E. E. Rahte gerne Männiglichen aus der Sclaverey geholffen ſiehet, dennoch weil denenjenigen, ſo guter Ordnung gefolget, ſich rahten laſſen, und ihren Schilling und Sechsling von der Marck Hauer gegeben, die unter ſich contribuirte und zu Behuef ihrer Rançon zuſammen gelegte Gelder nicht können entzogen und denen hingegeben werden, die gleichſam verwegener Weiſe ſich des Beneficii unwürdig gemachet, und andern, welchen das Unglück möchte treffen, mit ihren Schilling von der Marck Haur nicht beyſpringen und zu Hülffe kommen wollen: Als thut E. E. Raht nochmahlen alle Boots-Leute verwarnen und denſelben gebiehten, daß ein jeder der Ordnung zufolge ſeinen Schilling oder Sechsling von der Marck Haur ſo wohl in der Hin- als Her-Reiſe, allemahl unnachläſſig in der Sclaven-Caſſa geben und bezahlen ſolle; Mit dem Anhange und Verwarnunge, daß wer

unter

unter ihnen ſolches nicht thun wird, derſelbe ſich keines Sclaven- oder Becken-Geldes zu getröſten, beſondern die Straffe ſeiner Verwegenheit ihme ſelbſt beymeſſen und von andern ſeinen Mit-Geſellen nicht mehr Gutes, denn er ſelbſt ihnen erweiſen wollen, zu erwarten haben werde. Wornach ſich ein Jeder zu richten und für Schaden zu hüten. Actum & Decretum in Senatu d. 21. Septembris A. 1653.

Lit. S.

Eyd der Collecteurs der Sclaven-Gelder.

Ich lobe und ſchwere zu GOTT dem Allmächtigen, daß, wann künftig jemand dieſer Stadt Bürger und Einwohner, oder auch Frauens-Leute ſich bey mir angeben, und glaubwürdig darthun werden, daß entweder der Mann, der Sohn, Bruder, oder ſonſt ein naher Anverwandter oder Freund unter dieſer Stadt Flagge von Türckiſchen See-Räubern genommen und in die Sclaverey gerahten, ich zu Beforderung deſſen Löſung die von Chriſt-mildthätigen Hertzen freywillig zugebende Beyſteuer zu colligiren, mit einem Buche herumgehen, ſolches hieſieger Stadt wohlbegüterten Bürgern und Einwohnern præſentiren, in ſolches nach deren Belieben einzeichnen laſſen, und wann die Nachricht der Löſung, und daß der Sclave an Chriſten Seite wohlbehalten angelanget, die eingezeichnete Gelder einfordern, und dem Kaufmann, welcher den Sclaven gelöſet, die collectirte Gelder aufrichtig und getreulich einliefern, auch mich alles Eigennutzes und Abfoderung einiges Recompenſes durchaus enthalten, und mit der mir von Löbl. Admiralität zugebilligten Belohnung begnügen laſſen. So wahr ꝛc.

Digitized by Google

Lit. T.

Alter gemeiner Beſcheid.

Nachdem eine Zeithero in dem hieſigen Admiralität-Gerichte offtermahlen in Schrifften gehandelt, lange mündliche Receſſe gehalten, und von den Procuratoren aus Mangel behuſiger Information vielfältig Dilationes gebethen worden, wordurch die Sachen weitläufftig und intricat gemachet, hingehalten und die Juſtitie ſehr protrahiret worden. Wann aber dieſes Löbl. Admiralität-Gericht nur zu dem Ende angeordnet, daß in Kauffmanns-Sachen, ſo aus dem See-Commercio herrühren, de ſimplici & plano mit Hindanſetzung ſubtiler Diſputen, und aller Formalitæten, ſo etwan in Ordinariis Judiciis in conſideration kommen, ſummariſſimè procediret, fürderſahmſt geſprochen, und alſo der See-Commercien Aufnahm befordert werden ſolle. Solches auch alſo im Anfang dieſes Gerichts, und viel Jahr hernacher feliciter practiciret und der Sachen Endſchafft befordert. Dieſem nach thun die zur Admiralität Deputirte Herren und Bürgere hiemit befehlen, daß die Partheyen ſich in dieſem Judicio aller ſchrifftlichen Receſſe auch alles unnöhtigen weitläufftigen mündlichen Receſſirens enthalten, die Sache, wie ſie bloß iſt, nur mit den Umſtänden, worauf ſie beruhet, vortragen und dieſelbe, ſo viel immer geſchehen kan, in einer Audience biß zur Submiſſion verhandeln, und verhandeln laſſen ſollen, dero Behueff dann die Partheyen perſöhnlich ſelbſt im Gerichte mit erſcheinen ſollen, oder da ſie Ehhaffte wegen ſolches nicht vermögen, ſollen die Procuratores, wenn ſie ohne ihrer Principalen Gegenwart vortreten, zuvor gnugſahme Information von ihnen nehmen, und ſo viel müglich ſich des Ausbittens der Dilationen

nen zu fernerer Rückſprache mit ihren Principalen, und Einwendens anderer zu Auffenhalt der Sachen zielenden Exceptionen enthalten. Mit dem Anhange, woferne Jemand dieſem gemeinen Beſcheide zuwidern handelen wird, daß derſelbe in ernſte willkührliche Straffe genommen werden ſoll: Wornach ſich ein Jeder zu richten. Actum & Decretum in Judicio Admiralitatis, publicatumque ſub Signeto die 31. Julii A. 1656.

Lit. V.

Gemeiner Beſcheid.

Nachdem die Erfahrung bezeuget, was maſſen daher, daß diejenige, ſo für andern Perſohnen in dieſem Admiralität-Gerichte handeln, von ihren Principalen nicht gebührend legitimiret worden, dann auch keine Condemnatio in die Gerichts-Koſten, Pœnam retardati proceſſus und temere litigantium erfolget, dadurch viele Sachen gantz frivole eingeführet, Nullitæten und Verzügerunge Proceſſus vorgegangen: Als geben die zur Admiralität Deputirte Herren und Bürgere dieſen gemeinen Beſcheid, daß niemand in eines andern Nahmen allhie zu handeln ſich unterſtehen ſoll, er ſey dann von ſeinen Principalen allhie für Gericht oder durch genugſahme Vollmacht gebührend dazu legitimiret: Dann auch, daß keiner, er ſey Kläger oder Beklagter, mit frivolen oder gantz unbegründeten Sachen ſich allhie einlaſſen, weniger den Proceſs retardiren, oder nach Befindung willkührlich und in Expenſas auch Pœnam temere litigantium & retardati proceſſus condemniret werd'n ſoll. Actum in Conſeſſu Admiralitatis publicatumque ſub Sigillo 30. Julii 1663.

Lit. X.

Extractus Protocolli Admiralitatis

Jovis d. 4 Junii, 1705.

Leg. die abgefaſte Urthel ad inſtantiam des Rahts zu Embden dieſes Einhalts:

In Reviſions-Sachen Johann Kramers Klägers Imploranten eines, gegen und wider Schiffer Herman Leſſers Beklagten Imploraten andern Theils, Erkennen Herrn Bürgermeiſtere und Raht auf eingehohlten Raht der Deputirten Herrn und Bürger der Admiralität zu Hamburg für Recht, daß die am 6 Sept. 1700. abgegebene Urthel zu reformiren, und vorgängig dahin zu interloquiren ſey, würden reſp. Kläger und Beklagter, wie ihnen zu thun gebühret darthun, und beſſer als bishero geſchehen, erweiſen, und zwar jener, daß 550 Pfund Pulver und 1200 Pfund Bley in Amſterdam eingeladen, dieſer der Schiffer aber, daß 380 Pfund Pulver und 800 Pfund Bley nicht nur aus ſeinem Schiffe gelichtet, ſondern auch würcklich confiſciret worden, ergehet alsdann ferner was Recht iſt. Wie E. E. Raht ſolcher geſtalt die Sententiam a quà reformiret und anweiſet, V. R. W.

SUP-

Digitized by Google

SUPPLEMENTUM VI.
von
ASSECURANCEN.

§. 1.

Nachdem in dem XVI. Seculo, um die Zeiten von 1560. und folgender Jahren, da, occaſione der Regnante Philippo II. Rege Hiſpaniarum von Ferdinando Alvares de Toledo Duca d'Alba geführten ſtrengen Gouverno in denen Niederlanden, gar viele Familien aus Braband und Flandern ſich der Religion wegen retiriret, theils hieſelbſt ſich niedergelaſſen und unter gewiſſen Conditionen, als dieſer Stadt Einwohner recipiret, gleichwie ſie ihre Handlung und Commercia etabliret, ſo iſt auſſer allen Zweiffel zu ſetzen, daß ſie auch das Aſſecurance-Weſen nach denen in den Niederlanden vorhin ab Imperatore Carolo V. A. 1549. und A. 1551. und der Zeit von Philippo II. A. 1563. publicirten und nachhero A. 1568. und 1570. weiter ergangenen Verordnungen und eingeführten See- und Aſſecurance-Rechten hieſelbſt bekannt gemachet und im Gange gebracht.

§. 2. Und iſt ſolches Anfangs und ehe es zur rechter Conſiſtence gediehen als ein Mercantil-Werck angeſehen, ſo, daß die dahero entſtandene Streitigkeiten unter Kauf-Leuten und guten Männern abgemachet, und nicht eben zu Gerichte und zum Proceſſe gezogen.

§. 3. Es confirmiret mich in dieſer Meynung eines Theils, weiln in unſern Stadt-Buch von 1603. obſchon dieſer Contract bekannt genug geweſen, und der Zeit ſchon darob Gerichtliche Proceſſe entſtanden, dennoch von denen Aſſecuran-

Digitized by Google

ſecurance-Rechten nicht das geringſte anzutreffen, andern Theils, daß vor 1603. in denen Libris Sententiarum gar wenige Deciſiones, öffters aber die Verweiſung dieſer Differentien an gute Männer vorgefunden; und iſt der damahlige Gebrauch geweſen, zwey gute Männer und einen Obmann zu erwehlen, da denn Senatus decretiret, daß dieſelbe finaliter laudiren und pure vel abſolvendo vel condemnando verfahren ſollen.

§. 4. Die allererſte Urthel in dieſer Materie findet ſich in Libro Sententiarum von A. 1590. den 26 Auguſt. da in Cauſa de Schottel contra von Dortmunt geſprochen: Daß Kläger ſchweren ſoll, daß er zu der Zeit des geſchloſſenen *Contracts* von dem Schaden nicht gewuſt, *quo facto* Beklagter ſolchen zu bezahlen ſchuldig, und iſt von ſolcher ab Suprema Dicaſteria d. 30 Sept. d. a. appelliret, welche Sache lange Jahre gedauret, indem in des Gelehrten und wegen ſeiner edirten Schrifften Hochberühmten JCt. Hrn. Doctor Rutger Ruland, des Herrn Doctoris Rutgeri Rulands Reip. Patriæ Senatoris Hrn. Groß-Vaters, Erledigung der Aſſecurations-Frage: Ob ein *Aſſeuradeur*, der die *Premie* nicht empfangen, zu dem See-Schaden gehalten, angeführet, daß er 27 Jahr hernach in dieſer Sachen ein Conſilium abgefaſſet. Die andere Urthel iſt von A. 1592. den 1. Dec. in cauſa Bartolotti contra Baltzer Cojeman, Elard de Pocker und Fernando Salvator, daß, vermöge der verleſenen *Police*, ein jeder der Beklagten ſeine *Quote* des *Aſſecurance*-Geldes innerhalb 8 Tagen im Gerichte zu *deponiren* ſchuldig, und ihnen die *Reconvention* gegen Kläger vorzubehalten.

§. 5. Nach 1603. aber trifft man ſolche öffters an, doch vor 1623. als in welchen Jahr das Admiralitäts-Gericht angeordnet, noch meiſt in der Verweiſung an gute Männer, aber gar wenige Præjudicata der abgeurtelten, ſo viel aus

den

den alten Urthel-Büchern, welche mir zu Geſichte gekommen, anmercken können. Nach der Zeit aber, da vermöge der Conſtitution und Admiralitäts-Ordnung vorangeregten Jahrs 1623. welche ſich in Adjunctis Supplementi von der Admiralität ſub Lit. A. findet, dieſes Judicium fundiret, und alle Schiff- und See-Streitigkeiten dahin verwieſen, ſo hat ſich auch dieſer Proceſs dahin gezogen, daß alſo nachhero bis auf gegenwärtige Zeit alle Aſſecurance-Controverſen in prima Inſtantia vor dieſes Forum eigentlich gehören.

§. 6. Unterdeſſen da mit dem Anwachs des See-Commercii nach alſo etablirten See-Gerichte die Aſſecurance-Controverſen ſich gehäuffet, und ſolche ohnſtreitig inſonderheit in Krieges-Zeiten eine der principalſten Occupationen unſers Admiralitäts-Gerichts ſeyn, und dieſelbe wegen Vielheit der Zufällen und Umſtände gemeiniglich gar ſchwer und epineux, inſonderheit da dieſer Contract viel beſonders an ſich hat, in welchen die general Principia dieſer Stadt See-Rechten in Applicatione ad Factum nicht allemahl zureichen wollen, ſo würde zur beſondern Aufnahme des Commercii und Verbeſſerung unſers Stadt-Rechtens gereichen, wann durch E. Hoch-Edlen und Hochweiſen Rahts Stadt-väterliche Vorſorge ſolcher Mangel erſetzet, und per Jus Certum dieſem Wercke eine gewiſſe Norma und Grund-Reguln geſetzet werden dürfften. Es finden ſich in unſern Receſſen die Veſtigia; daß unſere Gottſeelige Vorfahren zu ihren Zeiten ſchon die Redreſſe nöhtig gefunden und zum Effect zu bringen geſuchet; allein Sie haben nicht damit zum Stande kommen können, denn was A. 1656. in puncto der Aſſecurance-Ordnung vorgeweſen, in mera deliberatione und bey bloſſen Projecten geblieben, und zu keinem Schluß gediehen. Was die Aſſecuradeurs unter ſich in Annis 1677. d. 29. Decembr. 1679. d. 15. Decembr. 1683. d. 15. May 1687

Digitized by Google

3. Jan. 1693. d. 9. Febr. 1697. d. 17. Mart. und 1704. d. 24. Decembr. beliebet, wie ſolche in fine dieſes Supplementi in Forma angefüget, ſeyn Pacta Privatorum.

§. 7. Wann aber das Aſſecurance-Recht ein Haupt-Stück des Schiff- und See-Rechtens mit iſt, ſo habe nöhtig gefunden, in dieſem Supplemento dasjenige mit einzuführen, was nach meinem Begriff aus denen gemeinen See-Rechten, der hieſigen Praxi und aus eigener vieljährigen Erfahrung obſerviret, und Anmerckungs-würdig geurtheilet habe.

§. 8. Es iſt die Aſſecurance ein dem Commercio unentbehrliches Werck, ſo daß, wenn dieſelbe nicht wäre, jenes mit ſo groſſer Force und Nachdruck nicht geführet werden könnte, maſſen non Omnia poſſumus Omnes, dann einer kan viel der andere wenig tragen, und die Vertheilung der Gefahr iſt ein Mittel einiger Vergleichung: alſo, wie das Commercium und Navigation an ſich, ſo contribuiret auch die Aſſecurance zum Flor und Aufnehmen des gemeinen Weſens.

§. 9. Das Aſſecurance-Recht iſt ein Jus Conſuetudinarium der jüngern Zeit, und kan man von dem Alterthum deſſen nicht viel rühmen, geſtalten ſo wenig in dem Wisbuiſchen See-Rechten, als Libro Conſulatus davon das geringſte erwehnet wird.

§. 10. Was einige aus der Antiquitát hieher ziehen wollen, nemlich aus dem Livio l. 23. Cap. 49. *Socios navales veſtimenta, frumentum aliaque neceſſaria Hiſpanienſi Excercitui præbenda in ſe ſuſcepiſſe, ita tamen ut ea, quæ in Naves impoſuiſſent ab Hoſtium Tempeſtatisque vi publico periculo eſſent & Lib. 25. Cap. 3. quia publicum periculum erat a vi Tempeſtatis in iis quæ portarentur ad Excercitus.* Imgleichen was Svetonius in Vita Claudii c. 18. in f. anführet, quadriret nicht zu dieſer Materie, ſondern beweiſet nur, daß in Angariis entweder ge-

zwun-

zwungenen oder aus Verpflichtung ſchuldigen Schiffs-Dienſten zu des Publici Nutzen und Beſten Averſio Periculi oder der Riſico von dem Publico übernommen, gleich es denn auch noch zu dieſer Zeit in dergleichen Fällen alſo gehalten wird. Bleibet es alſo dabey, was Grot. in dem incomparablen Buch de J. Belli & Pacis Lib. 2. c. 12. §. 5. ſetzet: *Olim vix cognitum hunc Contractum, nunc inter receptiſſimos.*

§. 11. Um doch der Sachen in etwas näher zu treten, ſo iſt wahrſcheinlich, daß die Gewohnheit der Aſſecurance qua talis und in der Ordnung, wie ſie ad Praxin gebracht, unter denen Kauf-Leuten allererſt im XVI. Seculo introduciret; deñ obwohl in Caroli V. Ordonancen von See-Rechten d. A. 1549. und 1551. deren einige Erwehnung geſchehen, woraus doch zu ſchlieſſen, daß es der Zeit ſchon ein bey der Kaufmanſchafft recipirtes und gewohntes Werck geweſen, ſo iſt doch ſolches nachhero unter der Regierung Philippi II. allererſt zu ſeiner rechten Conſiſtence gediehen, und zwar durch dieſes Königs *Ordinantie van Aſſecurantie ofte Verſeckering* d. A. 1563. ult. Octob. zu Brüſſel publiciret, und iſt, ſo viel mir bekannt, in dieſer Ordnung das erſte Formular einer Rechtlich eingerichteten Police und das erſte Special Aſſecurance-Recht enthalten, welches hernach in der zu Antwerpen A. 1570. d. 20. Jan. publicirten mehr erläutert und extendiret ſich befindet.

§. 12. Die Projecte von dem Aſſecurance-Weſen ein general Werck zu machen und Aſſecurance-Compagnien Authoritate Publica zu errichten, (worunter doch das vor wenig Jahren, jedennoch nur von Privatis angeſponnene Werck, um unter dieſen prætext den fatalen, und durch E. Hochweiſen Rahts nimmer genug zu preiſende Vorſorge per Mandatum d. 19. Jul. 1720. in Adj. ſub Lit. A. ſupprimirten Actien-Handel einzuführen, keinesweges zu rechnen,) wie ſolche auf gewiſſe Maſſe jetzo zu London, in Copenhagen und Rot-

terdam Authoritate Publica etabliret und eingeführet, verdienen allen Ruhm und völligen Beyfall, wenn ſie anders ein ſo gut und feſt Fundament haben, daß dadurch der Endzweck, nemlich, allen an Sie kommenden Riſico übernehmen, und die eventuale Schaden ohne Ruin tragen zu können, obtiniret werden kan.

§. 13. Die Herren Holländer haben es ſchon A. 1629. und 1630. in einer viel gröſſern Etendue vorgehabt, auch 1634. und 1639. eine General Aſſecurance-Compagnie in allen Sieben Provinzien einzuführen ſich beſtrebet, aber ohne Succeſs, denn weiln die Verbindlichkeit damit verknüpffet war, daß alle ausgehende und einkommende Schiffe und Gühter bey den Aſſecurance-Cammern nohtwendig verſichert werden oder Veilgeld bezahlen müſſen, funde der Kaufmann es durchaus nicht practicabel, indem dadurch ein ſolch Werck der Contrainte unterworffen, welche das Commercium nicht erleiden mag, und alle Waaren, die determinirte premien und Unkoſten nicht tragen könten, welcher Zwang in der Negotie, eine groſſe und ſelben nachtheilige Diverſion geben müſte. Sonſt war das Project an ſich admirabel und magnific, und iſt in Forma von Aitsma ad A. 1629. mit eingeführet.

§. 14. Was hieſiges Commercium anlanget, wie A. 1663. aufs Tapet kam, daß die Stadt ihre eigene Convoyen bauen wolte, fiel unſere Cämmerey auf die Gedancken, daß weilen ſie es der Stadt profitabler achteten, ſie lieber aſſecuriren als convoyren wolten, und ging das Project ſo weit, daß es in Conv. d. 22. Jul. ad 5. in Propoſitione der Erbgeſeſſenen Bürgerſchafft vorgetragen, welche aber ſolches nicht dienlich gefunden und concludiret, daß ein jeder ſich verſichern laſſen mögte wie er beſt könnte. Worauf auch abrumpiret und der Anbau der Convoyen vor ſich gegangen.

§. 15. Was

Digitized by Google

§. 15. Was unter Aſſecuriren und verſichern laſſen gemeynet ſey, gibt der Wort-Verſtand Grot. d. J. B. & P. Lib. II. Cap. 12. §. 23. beſchreibet es per Averſionem Periculi ob damnum ratione Incerti und in ſeiner Introduct. ad Jurisprud. Batavam. Lib. 3. p. 24. definiret er dieſen Contract durch eine Convention, wodurch jemand gegen den Empfang eines gewiſſen Lohns eine Gefahr übernimmt, die der andere zugewarten hat. Conf. Herrn Martini Lucæ Schelen, Dr. & Reip. Patriæ Senatoris Diſſertat. in auguralem de Inſtrumento Aſſecurationis, Vulgo: Poliza Sect. 1. §. 6.

Ob die Aſſecurance nach den Principiis Juris Civilis ein *Contractus nominatus vel in nominatus*, thut nichts zur Sache. Nach jetziger Praxi, *eſt Contractus conſenſualis bonæ fidei, nominatus &c.*

§. 16. Vermöge obiger des Grotii Definition iſt der Ubernehmer der Gefahr der Aſſeuradeur, und der, welchen die Gefahr abgenommen wird, der Aſſecurat, und das Lohn, wofür die Gefahr übernommen wird, die accordirte Premie, welche nach Proportion der Gefahr eingerichtet werden muß. Das Fundament beruhet in Conſenſu der contrahirenden Partheyen auf Treu und guten Glauben Conf. art. 31. der Amſterd. Aſſecur. Ordon.

§. 17. Das Formale iſt, daß dieſer Contract allemahl in Schrifften verfaſſet wird, zum Beweiß der ſtipulirten Conditionen, als die circa Futura Contingentia verſiren. Hat alſo die Diſtinction in Scriptam & non Scriptam jetziger Zeit keinen Nutzen. Author Libri Singularis: *Conference de l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Aout* 1681. notiret ad art. 2. Tit. 6. Lib. 3. *Qu'autrefois les Polices d'Aſſeurance ſe firent ſans Ecrit & on les appelloit les Polices d'Aſſeurance de Confiance: parce que celui qui ſtipuloit l'Aſſeurance ne faiſoit point ſes Pactions par*

 Ecrit,

Digitized by Google

Ecrit, mais ſe confioit à la bonne foy & a la probité de ſon Aſſeureur, ſuppoſant qui les ecriroit ſur un Livre de Raiſon.

Auf dergleichen Policen de Confiance aber würde jetziger Zeit wohl wenig zu trauen ſeyn.

§. 18. Das Subjectum iſt alles, was der Gefahr unterworffen, und das Objectum aller Riſico und vermuhtlich zu beſorgende künfftige Gefahr.

§. 19. Endlich Finis, daß gegen Genuß einer der Gefahr proportionirten Premie, ſolche dem Verſicherten durch dieſen Contract abgenommen wird, und der Verſicherer in ſeine Stelle tritt.

§. 20. Die *Police* wird alſo benahmet, ab Italico vel Lombardico *Polizza*, gegen jetziger Gewohnheit der weitläuftigen Verſchreibung in Form eines Patents, quaſi *Breve Scrittura in piccola Charta*, und von andern Derivationen, vid. vorangeführte des Herrn Schelen Diſſertation. Und iſt die Police das Document der Aſſeurance, oder der Beweiß des Contracts.

§. 21. Zu gebührender Einrichtung aber einer Police und Ausfüllung des gedruckten Formulars wird erfordert:

1. Der Nahme deſſen, welcher für ſich oder Freunde Rechnung die Aſſeurance thun läſſet.
2. Die Benennung des Schiffs und des Schiffers.
3. Die Benahmung des Subjecti, worauf die Aſſecurance effectuiret wird, es ſey auf das Caſco des Schiffes deſſen Ladung oder Gühter auf Boodemerey und Fracht-Gelder, auf Leib und Leben einer Perſohn oder deren Freyheit und ſo weiter, und wegen der Varietät alles dieſen erfordert es die hohe Nohtwendigkeit, daß um alle Confuſion zu vermeyden, diverſe Formularen der Policen, welche auf ein jedes zu verſichernde insonderheit

derheit einzurichten eingeführet werden, gleich dann auch ſolches in denen Projecten und Formularen, welche bey dem Project der Aſſecuranze- und Avarie-Ordnung E. Hochweiſen Raht vor wenig Jahren von denen Deputatis Commercii præſentiret worden, gar wohl obſerviret iſt.

4. Des Orts der Ladung und der Löſchung: Loci a quo & ad quem.
5. Des quanti der accordirten premie.
6. Des Nahmens des Mäcklers.
7. Des Orts des Contracts nebſt Jahres und Tages daß die Aſſeurance geſchehen. Nicht zu vergeſſen
8. Der Submiſſion unter gute Mannſchafft nach dem jetziger Zeit in Praxi recipirten Formular.

§. 22. So viel den gedruckten Text der Policen betrifft, ſo finde wie in §. 11. bereits erwehnet in der zu Brüſſel ult. Octobris A. 1563. publicirten *Ordonance van Verſeckering* das erſte Formular, wornach die Policen der Zeit eingerichtet werden müſſen, und um den Unterſcheid der alten und der jetzigen Polizen zu zeigen, habe dieſe, wie auch unſere bißhero gewohnte hieſelbſt anfügen wollen. Es finden ſich ſonſt noch verſchiedene alte Formularen unſerer Policen von 1617. und folgenden Jahren in vorwohlgedachten Herrn Dr. Rulands §. 4. allegirter Erledigung der Frage ꝛc. angeführet und inſeriret. Woraus zu erſehen, daß nur die Generalia kurtz gedruckt geweſen, die Conditiones und Umſtände aber alle hinein geſchriebeu worden.

Das

Das alte und erſte Formular.

Nicolaes van Eemeren, woonende t'Antwerpen, doet hem verſeckeren na ghewoente ende coſtuyme van der Borſe van Antwerpen, ende Ordonantie van der Con. May. op Koopmannſchoppen ende Goedern by hem oft anders voor hem en in zynen name geladen in't Schip genaemt St. Jacob, daer Meeſter af is Pieter Heerinck van Amſteldam of andere, van den Port, Haaven of Reede van Seville tot ofte na de voorſz. Stadt van Antwerpen, tegens alle reſicq, peryckel ende avantüeren die daer ſouden moghen ghebeuren, dewelcke loopen ſullen ten laſte van de ondergeteekende Aſſeurcurs, van der ure ende daghe, dat de voorſchreven Goedern ende Koopmanſchappen gebracht ſullen zyn ter voorſz. Port, Haaven of Reede, om te laden in't voorſz. Schip oft die te doen in Booten, Schuyten, of Licht-Schepen, om gevoert ende geladen te weſen in't ſelve Schip, om de voorſz. reyſe te doen. Ende ſal de voorſz. Verſeckeringe of Aſſeurantie duren tot dat de voorſz. Goedern ende Koopmanſchappen ghekoomen ſullen weſen tot Antwerpen voorſz. ende aldaer ontladen op Lant, in goede behoudeniſſe ſonder eenigh verlies of Schade. Ende is beſprocken dat in deſe verſeckeringe ſal participeren zo wel den lateſten als den eerſten Aſſeureur, en ſal't voorſz. Schip mogen varen voorwaerts, achterwaerts, ter rechter Hant, ter lincker Hant, ende t'allen zyden, ende nemen alle Courſen of Schalen, en beyden of vertoeven, 't zy deur Bedwanck, Nootſaecke of gewilliglyck, ſo den Gouverneur van den Schepe goet duncken ſal, en verſeckeren de voorſz. Aſſeureurs, den Geaſſeureerden van der Zee, Vyere, Winde, Vrienden, Vyanden, Brieven van Marque ende Contremarque, van Arreſte ende Detentie van Kooningen, Princen en Heeren, wie zy zyn, ende van alle Periculen ende Fortuynen die daer ſouden mogen over koomen, in wat manieren dat t'zy, ende dat men zoude moegen imagineren: ende van als verſeeckeren zy, ende ſtellen hun in de eyghen plaetſe van de Gheaſſereerden, om hem te garanderen van alle verlies ende ſchade: ende oft den voorſz. Goedern, oft Koopmanſchoppen yet anders

toe-

Digitized by Google

toequame dan wel (dat Godt verhoede) de voorſz. Aſſeureurs verobligeren hen luyden den voorſz. Gheaſſeureerden, of den Brenger van deeſe teghenwoordige, te betaelen al't ghene dat een jeghelyck van hun onderteekent ſal hebben, oft de ſchade die de voorſz. Gheaſſeureerde ghehadt ſal hebben, een jeghelyck na advenant van zynder Obligatie ende dat binnen twee Maenden eerſtvolghende, na dat zy behoorlyck gheadverteert zullen weſen van 't verlies ende ſchade: ende in gevalle van 't voorſz. peryckel, de voorſz. Aſſeureurs hebben gegeven, ende geven de voorſz. Nicolaes van Eemeren geaſſeureerden, ende zyn ghecommiteerden macht dat zy ſullen moghen ten profyte ende ſchade van den voorſz. Aſſeureurs, de handt houden ter behoudeniſſe van den voorſz. Goedern ende Koopmanſchoppen, beloovende te betaelen alle de koſten die gedaen ſullen worden om deſelver behoudeniſſe, 't zy datter jet wordt gherecouvrert, of niet, van welcken koſten geloove ghegeven zal worden der Rekeninge ende Eedt van de ghene oft de ghene die deſelve gedaen ſullen hebben. Ende bekennen de voorſz. Aſſeureurs betaelt te weſen van de koſt oft prys van deſer Aſſeurantie by handen van Jan Enricus, ten pryſe van ſeven ten honderde, ende willen ende conſenteeren deſelve Aſſeureurs, dat deſe Police van Aſſeurantie van ſoo grooten kracht zy, ghelyck of deſelve gemaeckt ende gepaſſeert ware voor Schepen, openbare Notariſen ende anderſins, alles ſonder Bedrogh of Arghelist.

Es iſt dieſes alte Formular nach der Zeiten Gebrauch und Rechten wohl abgefaſſet, begreiffet alle zu einer Police erforderte Requiſita, gründet ſich durchgehends auf Treu und Glauben und in der natürlichen Billigkeit, und wundert mich, daß die Poſterität ſich mit ſolchen in Subſtantialibus nicht befriedigen, ſondern mit ſo vielen Limitationen und Extenſionen raffiniren, und nach und nach biß auf das jetzo bey Uns eingeführte Formular, als welches Authoritate Publica nimmer approbiret, vermeyntlich verbeſſern wollen.

Das neue und bey Uns gewohnte Formular einer Police.

Wy Aſſeuradeurs hier ondertekent, belooven ende verobligeeren ons te verſeckeren, en verſeekeren oock aen te weeten, elk een van ons de Somme door hem hier onder geſpecificeert: Ende geſchiedt deſe Aſſeurantie op bederf of onbederflyke Koopmanſchappen, geene uytgeſondert, toebehoorende als boven, in't geheel ofte ten deele, ofte jemand anders, ſoo geladen ofte noch te laden, in't Schip (dat God bewaer) genaemt Schipper ofte jemand anders. En ſoo de Connoſſementen deeſe Police niet gelyk luyden, oft dat geene daervan geteykent waren, ſoo ſal ſulks deſe Aſſeurantie in't minſte niet præjudiceeren noch hinderlyk zyn. En met Conſens van ons Aſſeuradeurs taxeerd den geaſſureerden voornoemde Koopmanſchappen op waermeede wy te vreden zyn, al is't, dat deſelve meer ofte minder koſten of waerdig zyn, ſoo dat den geaſſureerden in Cas van Schade of Verlies, (dat Godt verhoede) ongehouden ſal zyn, hier van eenig ander Bewys of Reekening te toonen, als alleenlyk deſe Police. Conſenteeren ook, dat den geaſſureerden ſig ten vollen mag laten verſeekeren, ſonder gehouden te zyn, de tien pro Cento, ofte eenige Riſico te loopon, al is't, dat de Ordinantien van Aſſeurantien anders melden. Want wy neemen vrywillig tot onſe laſte, allen bedachten en onbedachten Schaden of Ongelukken, ſoo gemelde Koopmanſchappen ſoude konnen of moogen overkoomon, al waer't ook, dat ſulks gebeurde door fauten ofte verſuymniſſe van den Schipper of ſijn Volk, ofte door wat Actien en Prætenſien, ook eenig Ongeval, of Confiſcatie het ſoude moogen procedeeren, het zy van Vyanden of Vrienden, want wy ſtellen ons in alles ende tot alles in des Geaſſureerden plaetſe, om denſelven te bevryden, en van alle Swarigheden, ſonder eenige Exceptie ſchadelous te houden, ende dat op alle goede en quade tydinge: Beginnende den Riſico van de Uure aen, dat de gemelde Koopmanſchappen tot

van't

Digitized by Google

van't Land geſcheyden, om aen Boort van't Schip gebracht te werden, en ſal duuren tot dat deſelve wel geconditioneert op't Land geleevert ſullen zyn. Godt begleyde het in Salvo.

Ook ſijn te vreden, dat het ſelfde Schip of Schepen, doende deſelfde Reyſe, ſullen mogen ſeylen voorwaerts en achterwaerts, ter rechter en ter linker Zyde, ende in allen Manieren voortvaaren, ofte blyven ankeren in ſulken Haven, als het den Meeſter, Capitain of Pyloten van't ſelfde Schip goetdunken ſal. In welke Verſekeringe voorſz. wy Aſſeuradeurs dragen, alle Perijkel der Zee, van Vuur, van Winden, van Vrienden en Vyanden, van Briven, van Marque of Contra-Marque, van Arreſtemente ende Ophoudingen van Koningen, Princen, ofte van hoedanige Heeren't ook ſoude mogen weſen. Ook van Veranderinge ofte anderſins van Meeſters, Schippers, ende generalyken van alle andere Perijkelen en Fortuynen, die't ſoude mogen overkoomen in eeniger Manieren, ofte die men ſoude mogen bedenken. Wy ſtellen ons van alles tot alles in de plaetſe, van u de ſelfde om u te bevryden en Schadeloos te houden van allen Verlies en Schaden, die ſoude mogen geſchieden: En komende de Saeke anders alſo wel met de ſelve Koopmanſchap ofte Partye deſſelfs, (daar Godt af behoude) belooven en verbinden Ons dan te betalen en te verſchieten, aen U ofte aen den Brenger van deſen, alle het Verlies ende de Schade die gy ſult geleeden hebben, achter volgens de Somme by elk een van ons onderteekent, te weten, ſoo wel den eerſten van ons als den laetſten, ende dat binnen twee Maenden eerſt naeſtkomende, nadien dat ons behoorlyke Wete ende Intimatie ſal gedaen weſen, van het Verlies of Schade in deſe Verſeekeringe geſchied, ende ſulks komende, geven wy, ende elk een geeft Macht en beſonder Bevel aen u de ſelfde of aen uwen Gecommitteerden om ſoo wel tot onſen Schaden als Profyt te handhaven, tot de ſalveringe, beneficeeren van de ſelfde Koopmanſchap: Ende beloven in allen gevalle te betalen de Koſten ende Onkoſten, gedaen in de ſelfde ſalveeringe ende het beneficeeren derſelfde Koopmanſchappen, het ſy dat het daer af weder gekregen word of niet. Gevende geloof ende volkomen Cre-

Digitized by Google

dit aen de Reekeninge, en trouwe van de Perſoon of Perſoonen, die de voorſz. Koſten en Onkoſten ſullen gedaen hebben, ende bekennen betaalt te ſijn van de Prys van deſe verſekeringe, door de Hande van gereekent tegen ten hondert: Achtervolgende de Forme ende naar de Coſtuyme van de Beurſe van Antwerpen, onder welk en wy Ons ſubmitteeren, ter Contrarie van deſer niet weſende. Ende daer toe verbinden wy alle onſe Goederen, renuncieerende ter goeder trouwe, ende als met onſen Eed aen allen Exceptien ende Cavillatien deſen tegenwoordigen contrarierende. Alſo gedaen in Hamburg, Anno

Renuncieeren ten effecte voorſchreven de Ordinantien van Aſſecurantien tot Antwerpen gemaekt ende alle andere Ordinantien, Statuten ende Plaçaten deſe Police contrarie zynde: Ende ſoo eenige Differentien voorvielen, ſijn de Partyen te vreden, hun te ſubmitteeren in drie neutrale Kooplieden deſer Beurſe, ende wat deſelve of twee van hun ſententieeren ſullen, ſal van de Partyen van ſulker waerde gehouden werden, als wanneer het ſelve by het Keyſerlyke Kamer-Gerechte geſententieert ware, ſoo dat de Partyen niet vermoogen, de een den anderen in eenige Rechten te beſpreeken, by Straf van hondert Ryxdaler aen het Weeshuys, en indien het in twee Maenden niet afgedaen werd, ſullen beyde Partyen haar Recht te ſoeken onbenoomen zyn. Alles ter goeder trouwen, ſonder arg ofte liſt.

Met Conditie vry van drie pro Cento Avery, als die niet hooger loopt, en ook van't ordinaire Lootsgeld. En ſoo daer Zee-Schade aen Goederen bevonden wierde, ſal na't Stadt-Boek vervaren worden, en men dien volgens ſich geene generale Haverie onderwerpen. Gelyk dan ook van alle Schaden en Averien, ſo in Europa geſchieden, binnen den tydt van een Jaer aen ons behoorlyke Narichting van de Schade of Verlies moet gegeven worden, by verlies van de Vordering. Dan ſullen ook de hier boven geinſereerde geſchrevene Conditien ten allen tijden voor't gedrukte geconſidereert en geprefereert worden, al was't ook tegens't gedrukte ſelfs luydende, zynde een particulier expreſſe Vergelijk tuſſchen beyde Partyen gemaekt.

§. 23. Ich

§. 23. Ich finde nöhtig, ein und anders bey dieſem Formular zu obſerviren.

Bederf of onbederflicke Coopmanſchappen, gene uitgeſondert) Dieſe Clauſul iſt captieux, und kan mit der Aufrichtigkeit, die bey dieſem Contract erfodert wird, nicht wohl beſtehen, maſſen der Unterſcheid des verderblichen und unverderblichen gar zu groß, daß der Riſico auf gleiche Art und für einerley Premie übernommen werden könne; Sie findet ſich zwar in allen Policen, nach meinem Bedüncken aber kan ſie füglich ausgelaſſen werden, indem die Billigkeit erfordert, daß der Unterſcheid der leicht verderb- und unverderblichen in der Police exprimiret, und dem Aſſeuradeur kund gemachet werden muß. Vid. Beliebung der Aſſeuradeurs d. A. 1697. d. 17 Mart. ad 1. daß, ob die Gühter verderblich oder nicht, in der Police exprimiret werden ſoll, wenn aber keine Nachricht davon zu geben, und alſo nur Kaufmannſchaft geſtellet werden müſſe, es an Seiten des Aſſeuradeurs als verderbliche Kaufmannſchaft zu conſideriren.

toebehorende als boven, in't geheele ofte ten deele, ofte jemand anders) Iſt zu general und præjudiciret dem Aſſeuradeur. Worauf denn auch dieſelbe in ihrer Beliebung d. A. 1704. reflectiret, da ſie ratione dieſer ſo wohl als der Clauſul für Freunde Rechnung, es alſo verſtanden haben wollen, daß derjenige, für weſſen Rechnung die Aſſeurance geſchiehet, eben ſo frey und nicht unfreyer ſeyn müſſe, als derjenige, der die Police zeichnen laſſen, und wenn er unfreyer, daß es in der Police zu exprimiren, NB. damit man die Premie nach Proportion der Gefahr reguliren könne.

En ſoo de Conoſſementen deſe Police niet gelyck luiden, ofte dat gene daervan geteicknet, ſoo ſall ſulckes deeſe Aſſeurance niet

 præ-

præjudiceeren) Das Intereſſe, oder daß jemand ſeine Gühter in dem Schiffe geladen, wird durch die Conosſemente erwieſen, und wer Schaden fordert, muß ja ſein Intereſſe, woran er den Schaden gelitten, in alle Wege beweiſen.

Der Befrachter läſſet das Conoſſement zeichnen, und iſt ſolches ſein Beweiß, daß er die Gühter geladen, der, an welchen die Gühter geconſigniret, und deſſen Nahme in das Conoſſement geſtellet wird, da er die Gühter in Empfang nehmen, und die Fracht bezahlen ſoll, muß ja von der Einladung vergewiſſert ſeyn, und legitimiret ſich durch das Conoſſement. Weiß er nichts darum, iſt er ſo wenig die Gühter in Empfang zu nehmen, als die Fracht zu bezahlen ſchuldig, und auf allſolche Fälle wird doch die Aſſeurance eingerichtet, und läſſet entweder der Befrachter, oder auch der, an welchen die Gühter conſigniret, die Verſicherung thun.

Zu geſchweigen der vielen Inconvenientien, welche ratione der Aſſecurance daraus wegen der Ungewißheit der Wahrheit entſtehen, maſſen wenn die Conosſementen anders lauten als die Police, Natura Contractus invertiret, und die Aſſecurance von keinen Würden iſt. Wie kan denn dieſe Clauſul beſtehen?

Von gleicher und noch ſchlimmer Ahrt iſt das andere Membrum, wenn keine Conosſementen gezeichnet, wodurch will denn der Aſſecurirte ſein Intereſſe beweiſen, welches in allen Fall von Schaden erwieſen werden muß.

Die wenige Caſus, daß keine Conoſſemente gegeben werden, als von des Schiffers und ſeines Schiffs-Volcks Guht, meritiren die Generalität der Clauſul in allen Policen nicht. Und warum werden keine Conosſemente in dieſen

Digitized by Google

ſen Fällen gezeichnet? Wäre es dann unmöglich oder ſo unbillig, daß der Steuermann das Connoſſement zeichnete für des Schiffers und der Schiffer vor ſeiner Leute Guht, ſo ginge alles viel richtiger, denn gewiß hierunter paſſiret viel zum præjudice der Rhederey, nicht zu gedencken, wie der Asſeuradeur darunter graviret werden könne. Wenn aus Urſachen wegen der Connoſſementen was zu erinnern, kan es bey der Police beygeſchrieben, oder auch bey der Zeichnung dem Asſeuradeur kund gemacht werden. Dieſe Clauſuln alteriren Naturam Contractus, helffen in der That nichts, weilen in Judicando gar ſelten darauf regardiret wird.

taxeert, al is't dat deſelve meer of minder koſten of waerdig ſyn) läufft gegen die See-Rechte, in ſpecie den 12 Articul der Asſecur. Ordon. von 1563. *Ende en ſall oock neemand onder deekſel van eenige Incope of anderſints ſyne veraſſeureerde Goedern mogen taxeeren over de gemeene Weerde ende Valeur van deſelven.* Welches auch in Cod. Ludov. Lib. 3. Tit. 6. art. 22. bey Straffe der Nullität der Aſſeurance und Confiſcation der verſicherten Güther verbohten. Conf. art. 54. 55. & 56. d. Cod. Ludov.

Wiewohl ſolches nach jetziger Praxi permittiret iſt, wann es bona fide geſchiehet, auch nicht unbillig, weiln der Aſſeſecuratus nach dem Quanto der Taxation die Premie bezahlet.

Stehet alſo einem jeden frey eigenes Gefallens ſein Schiff und Guht zu taxiren, welches aber in der Police in Specie angeführet werden muß, und nicht durch eine General-Clauſul.

Eenig ander Bewys of Reeckning te toonen als alleenlyck deſe Police) der Beweiß des Schadens und des Intereſse iſt unzertrennlich.

Digitized by Google

trennlich. In Cas von Schaden weiſet ſich ſolches gantz anders, und wenn man gleich das Connoſsement, ſo beym Schiffe geweſen, daß es verlohren, oder in See geworffen, nicht produciren könnte, muß doch der Beweiß der Einladung, und daß das Guht im Schiffe geweſen da ſeyn, und hat dieſe Condition keinen Nutzen.

Door Faute en Verſuimniß van den Schipper of ſyn Volck) alſo nehmen ſie nur die Unachtſamkeit über ſich, wären alſo nach dieſer Reſtriction wegen Vorſatz und Schelmerey des Schiffers nicht gehalten, nach Maaßgebung der Frantzöſiſ. See-Rechte Cod. Lud. Lib. 3. tit. 6. Art. 28. *Si par la Police ils ne ſont charges de la baratterie du Patron,* & Juris Civilis per. L. I. §. 5. cum Limitatione §. 7. ff. de Exercit. Act. *Omnia facta Magiſtri debet præſtare is, qui eum propoſuit, alioquin Contrahentes deciperentur.* Müſſen alſo nach dieſem Rechte die Geaſſecurirte ſolchen Schaden und Verluſt übernehmen, und nicht der Aſseuradeur, weilen jener ſich zu imputiren hat, dergleichen Leuten ſeyn Schiff und Gühter anvertrauet zu haben, denn einmahl iſt die Aſsecuranz Contractus bonæ fidei. Amſterd. Aſsecur. Ordon. d. A. 1673. art. 31.

Baratterie aber expliciret der Author Lib. Conference &c. d. l. *De la tromperie & malverſation du Maitre dans les Routes Ports & Havres, enſemble, les Larcins, Alterations & Dequiſements cauſes par le Maitre ou par l' Equipage.*

Hätte es alſo, ſo viel die Faute und Verſäumniß betrifft, nach unſerm Formular zwar ſeine Richtigkeit, weilen aber unter dieſen und Baratterie oder Schelmerey ein groſſer Unterſcheid wegen des bey den letzteren verſirenden Vorſatzes und Proæreſi, iſt nöhtig, daß das Wort Schelmerey mit ausgedrücket werde, wie es denn auch in Praxi, daß der

der Aſſeuradeur dafür gehalten, alſo obtiniret. Wovon das Exempel bekannt von Schiffer Johann Nobel, welcher in diebiſcher Abſicht, durch ſeinen Steuermann und einen Matroſen das ihm anvertraute Schiff, der junge Ludwig genant, auf der Rhede zu Cuxhaven, durch vorſätzliche Uberkochung des Pechs in der Combuis, in Brand geſtecket, und währenden Brandes die Ladung beſtohlen, auch dieſer abſcheulichen That wegen, indem der Steuermann flüchtigen Fuß geſetzet, der Schiffer und der Matroſe A. 1717. den 15. October durch Urthel und Recht condemniret, daß ſie, dergleichen diebiſchen Pflicht- und Gott-vergeſſenen Frevelern zum abſchreckenden Exempel, als überwundene boßhaffte Brenner und Diebe, mit dem Feuer vom Leben zum Todt zu bringen, und zu einer ewigen Schande eine Tafel, worauf dieſe boßhaffte That, nebſt der darauf an ihnen exequirten Straffe beſchrieben, zu Cuxhaven am Strande zum immerwährenden Schrecken an einem Pfahl aufgerichtet werden ſoll. Welche Todes-Straffe auch darauf den 18. Octobris zur Execution gebracht.

Wy ſtellen ons in alles en tot alles in des Geaſſureerden Plaatſe,) iſt zu general, denn das geſchiehet nicht, weilen nach den Rechten viel Caſus ſeyn, und arriviren, wofür der Aſſeuradeur nicht gehalten, und der Aſſeurance ohnerachtet zu des Geaſſeurirten Laſten bleiben, muß alſo ſolches nach den See-Rechten und Coſtuymen limitiret werden. Vid. §. 43. & ſequ.

Blyven anckern in ſulcke Haven als het den Capitain of Piloten van't ſelve Schip goetduncken ſal,) iſt gleichfalls zu general und zu weit extendiret, und da ſich die Clauſul von Noht-Fällen verſtehet, muß ſie auch darauf reſtringiret werden, wiewohl ſolche aus dem alten Formular geblieben, per verba: *neemen alle Courſen ofte Scalen* i.e.

Eſcalen, Gallis: *Echelles*, Hafen, die ein Schiff unterweges anthut, *en beyden ofte vertoeven 't ſy door bedwang, nootſacke, ofte gewilliglick, ſo den Gouverneur van den Schepe goetduncken ſal.*

Welche Generalität von Clauſul auch bey dieſem alten Formular gleichfals auszuſetzen, wann anders nicht die Alten beſſer, als wie jetziger Zeit bey einigen, auf die Sincerität und Treue ihrer Schiffer ſich zu verlaſſen gehabt.

van Briefen, van Marque of Contra-Marque) Comma poſt Briefen delendum. Sein Briefe von Repreſſalien und contra Repreſſalien. Cod. Ludov. d. l. art. 26. Grot. d. J. B. & P. Lib. III. cap. 2. §. 4.

De Coſtuyme van de Beurſe van Antwerpen, als vor Zeiten der principalſten Handels-Stadt, welche die Ordnung von 1563. recipiret, nach ſolcher und deren Uſance.

Renuncieren der Ordinantie der Aſſecurance tot Antwerpen gemacket &c. verſtehet ſich von der Ordonance, welche der Duc d'Alba A. 1570. d. 20. Jan. zu Antwerpen publiciren laſſen, welche den Niederländern ſelbſt miſſfiel, und unſere Vorfahren, deren Exempel folgend, nicht annehmen wolten, worinn art. 11. die beſondere Invention enthalten, daß wie man bereits vergangene und verlohrne Gühter nicht verſichern laſſen kan, die vermuhtliche Præſcience des Verluſtes dadurch erwieſen ſeyn ſolte, wenn das Schiff oder Guht auf einer ſolchen Diſtance eines Orts vergangen, daß in Loco Contractus zur Zeit der Zeichnung 3 Meil Weges auf 2 Stunden zur See, und 1 Meil Weges für jede Stunde zu Land gerechnet, das arrivirte Unglück zu des Aſſecurati Wiſſenſchafft habe gelangen können. Welche Clauſul, wie anſtöſſig ſie auch anfangs geſchienen, doch nochhero in der Amſterdamſchen

art. 21.

Digitized by Google

art. 21. und in der Rotterdamſchen art. 9. angenommen, auch in Cod. Ludov. art. 39. *en contant une Lieue & demie pour heur*, befindlich. Auch noch in der neuen Rotterd. von 1721. art. 35. beybehalten. Conf. de veroſimili hac notitia Auth. Libri Conference de l' Ordonance de Marine in Not. ad d. art. 39. woſelbſt er das Fundament dieſer Computation ex L. 3. ff. d. V. S. wiewohl ziemlich gezwungen, herleiten will.

Daß dieſes Principium maxime fallax, bedarff keiner Ausführung, indem einem jeden bekannt, wie lange öffters die Nachrichten von auf der wilden und wüſten See durch contraire Winde verſchlagenen Schiffen manquiren, nicht zu gedencken der Zufälle, Verſehen und Noht, wann ein Schiff ins verkehrte Canaal oder auf der Nordiſchen Cüſte verunglücken ſolte, da man wegen Mangel der Poſten ſo bald keine Nachricht erhalten kan.

De Partien te vreeden, hun te ſubmitteeren an dry neutrale Kooplunden deſer Beurſe, ende wat &c.) Wenn dieſe Clauſul gilt in Senſu Concepto, brauchet man keines Proceſſus und Gerichts; denn hier das Compromiſs und Laudum völlig authoriſiret, maſſen es eine wunderliche Sache ſeyn müſte, die binnen einer Zeit von zwey Monahten per Judices Compromiſſarios auf Ahrt, wie hier geſetzet, nicht ſolte debattiret werden können: Unterdeſſen geſchiehet doch ſolches ſo wenig, und gehen die Sachen dieſem ohnermeſſen an die Admiralität, will alſo der Text hier mehr ſagen, als würcklich darunter jetziger Zeit verſtanden wird. Denn es wird darunter nach der Praxi nichts anders gemeynet, als daß alle Aſſecuranze-Differencen, ehe ſie zum Proceſs kommen, vor gute Männer gebracht, und die Güte verſuchet werden ſolle. Vid. quæ notavi in Supplemento von der Admiralität

§. 58. & 59. Wozu ſoll denn dieſer umſtändliche Paſſus, der ſo wenig in Receſſu hat, dienen? Es wäre beſſer mit wenigen zu ſetzen, daß alle Differentien, ſo wegen der Policen vorfallen ſolten, ehe ſie zum Proceſs vor der Admiralität kommen, bey Straffe ꝛc. um die Güte zu verſuchen, vor gute Männer gebracht werden ſollen. Conf. hic §. 101. und folgende.

Drie pro Cento Averie als die niet hoger loopt) Dieſe Quæſtion iſt A. 1678. moviret, die Clauſul aber A. 1693. erſt inſeriret, wenn der erlittene Schade nebſt der Premie, die Unkoſten an Bord und Courtage mitgerechnet, und über das verſicherte Capital repartiret. Concordat Neue Rotterd. Ordon. art. 44. *Drie pro Cent, en oock van't ordinairie Lootsgeld.*

geene generale Avarie onderwerpen) Iſt zu verſtehen, daß man auſſer denen Fällen Statuti von Avarie groſs, man ſich keiner General-Avarie von Gühtern unterwerffen wolle. Vid. Beliebung der Aſſeuradeur von 1693.

binnen de Tydt van een Jaer behoorlycke Narichting van Schade) Iſt die Intimation, welche binnen ſolcher Zeit geſchehen muß. Dieſe Clauſul iſt vermöge der Beliebung der Aſſeuradeurs art. 3. A. 1697. der Police annectiret.

De geſchrevene Conditien voor het gedruckte) Weilen ſolche öfters das gedruckte extendiren, limitiren oder reſtringiren, nach vorangeregter Beliebung der Aſſeurad. d. A. 1697. art. 4.

Schließlich habe bey dieſer Materie noch erinnern wollen, daß es anſtändiger und beſſer, wenn, wie in den Diſpachen bereits geſchehen, man auch die Hochteutſche Sprache in den Policen einführete.

§. 24. Was

§. 24. Was aber einmahl in der Police eingefüllet iſt, kan ohne Vorwiſſen der Aſſeuradeurs weder geändert noch ſolchen etwas hinzu gethan werden; Darum muß aller ledige Raum wohl überſtrichen, auch die Policen, wenn ſie gezeichnet, von dem Mäckler, und wenn ſie übergeben, von dem Aſſecurato mit Bedacht nachgeſehen werden, damit kein Error committiret, ſondern alles der Ordre gemäß genau obſerviret werde, maſſen was einmahl niedergeſchrieben und accordiret iſt, gelten muß, und ohne beyderſeitigen Conſens nicht geändert werden mag. Cod. Ludov. Lib. III. Tit. 6. art. 68. & 69.

§. 25. Allen denjenigen, welchen die Rechte die freye Diſpoſition ihrer Gühter zuſtehen, und ſonſt beſtändig zu contrahiren vermögen, ſtehet zu aſſecuriren frey, wann der Aſſecuratus mit ihrer Perſohn und Verpflichtung zufrieden iſt. Cod. Ludov. d. l. art. 1.

§. 26. Es werden aber wegen beſorglicher Colluſion der Mackler und der Diſpacheur eines Theils, andern Theils weiln ſie nicht negotiiren dörffen, inſonderheit ausgeſchloſſen. Vid. Rotterd. Alte Ord. art. 22. Nach Schwediſchen See-Rechten Cl. 6. cap. 4. auch diejenige, welche beym See-Gerichte die Stelle des Richters oder Beyſitzers bekleiden. Imgleichen nach der Amſterd. Ord. art. 30. aber nach einer alten von A. 1600. haben Sie ſich wohl mögen verſichern laſſen. Nach unſerer Praxi wird darauf nicht reflectiret.

§. 27. Welchen Handlung zu treiben frey ſtehet, und welche directè oder indirectè Intereſſe in Handlung haben, können ſich auch verſichern laſſen.

§. 28. Es iſt nach jetziger Praxi erlaubet, zu verſichern und verſichern zu laſſen auf Schiffe und deren Gerehtſchafft, ſo durch den ordentlichen Gebrauch nicht conſumiret werden, wie auch auf allerhand Kaufmannſchafften, keine ausgeſondert,

Digitized by Google

dert, N. Rotterd. Ord. art. 35. Jmgleichen auch, (obwohl ſonſten in See-Rechten, inſonderheit in dem Frantzöſiſchen Cod. Ludov. Lib. 3. Tit. 6. §. 15. aus Urſachen, damit die Schiffer und Schiffs-Volck ſich auf die Aſſecurance verlaſſende, ihr Werck nicht nachläſſig treiben mögten, expreſſè verbohten, daß, ſo wenig die Rhedere als Schiffere und Schiffs-Volck die Frachten und Häuren verſichern laſſen ſollen) auf noch zu verdienende Schiffs-Frachten, Gage von Schiffs-Volck, Boddemerey-Gelder auf Schiff oder Gühter, in Summa auf alles, was zur Navigatiou und See-Commercium gehöret, jedoch nach Maaß-Gebung der Aſſecurance-Ordnungen; Was aber zur conſumtion deſtiniret, muß man nicht verſichern laſſen, Rotterd. Neue Ord. art. 27. wohin gehöret Victallie, Kraut und Loht und Schiffs-Gerähtſchaft, ſo der Schlietage und conſumtion durch den ordentlichen Gebrauch unterworffen.

Man kan auch, ob es gleich in andern See-Rechten verbohten, verſichern laſſen auf Hofnung, als auf Lotterien, auf Schwangerſchaften, (dergleichen Exempel mich erinnere, daß es vor einigen Jahren von Londen aus hier effectuiret auf einer gewiſſen ſchwangern Perſohn, von deren eventualen glücklichen Entbindung eine reiche Erbſchaft dependiret, wobey der notable Umſtand exiſtiret, daß die Frau glücklich entbunden, der vorſichtige Ehe-Mann aber, welcher die Aſſeurance thun laſſen, vor der Zeit der Entbindung verſtorben,) und eingebildeten Gewinn, auf Auf- und Abſchlag der Waaren, wenn man ſelbſt Intereſſe in der Ladung hat. Conf. quæ not. von der Handlung auf Speculation gegen Premie in Supplemento von der Grönlandiſchen Fahrt.

§. 29. Es ſtehet aber einem jeden frey, ſich zum vollen verſichern zu laſſen, mit der Premie von Aſſeurance, und Unkoſten

koſten von Emballage, Paccage, Zoll, Courtage und andere Ungelder, nach advenant daß die Gühter an Bord zu bringen gekoſtet. Amſterd. Aſſec. Ordn. d. A. 1673. art. 2. und hat niemand nöhtig den geringſten Riſico zu lauffen, obgleich in der Police nichts davon erwehnet. Iſt alſo bey uns nicht gebräuchlich wie in den Frantzöſiſchen, Schwediſchen und Niederländiſchen Aſſecuranz-Ordnungen enthalten, daß der Aſſecuratus 10 pr. C. Riſico lauffen müſſe, wie auch nicht in der N. Rotterd. Ordon. d. l. art. 31. daß Schiffe nur auf ſiebenachtel Part verſichert werden können, dergleichen Uſances in unſern Policen deutlich excipiret.

§. 30. Wie man denn überdem als in §. 28. erwehnet, allen Riſico verſichern laſſen kan, es ſey zu Waſſer oder zu Lande, auf ſüſſen und ſaltzen Waſſern, er beſtehe in Schiffen oder Waaren, Gold, Silber und Juelen Geld oder Geldes wehrt, Bodmerey, Grönlandiſchen Fang und anderen Fiſchereyen, auf der Menſchen Leben (welches in Cod. Ludov. art. 10. verbohten) und Freyheit, vor See- und Türcken-Gefahr, auch in allen andern nur erſinnlichen Fällen, und auf eingebildeten Gewinn für Feuer- und Waſſer- auch Krieges-Gefahr, auf Häuſer, Packräume und Keller und darinn befindliche Gühter und Waaren, es möge Nahmen haben wie es wolle. Wie ich mir dann gar wohl erinnere, daß zur Zeit der letzten Holſteiniſchen Krieges-Troublen vor Tönninger Rechnung auch auf ſolche Art conſiderable Aſſecurancen geſchehen.

§. 31. Ich habe in dem vorhergehenden §. 24. den Effect der in der Police beygeſchriebenen Clauſuln bereits angezeiget, wobey noch weiter zu mercken, daß alle die Conditionen und Clauſulen, welche der Aſecuratus ſich bedingen, oder wozu er ſich inſonderheit verbinden, und den Aſeuradeur in ſpecie obligiren will, klar und deutlich in denen Policen beyge-

beygeſchrieben werden müſſen, deren einige von der Natur ſeyn, daß er ſie freywillig zu ſeinem Beſten, andere, die er genöhtiget zu des Aſſecuranten Beſten zu übernehmen. Welche Conditiones oder Clauſuln, wenn der Aſſeuradeur ſolche einmahl angenommen, und durch ſeine Unterſchrifft approbiret, eben ſo gültig ſeyn, wie das gedruckte, auch ſo ferne ſie von den gedruckten abweichen, vor das Gedruckte gelten müſſen.

§. 32. Wann aber nach einer bereits geſchloſſenen Aſſecurance und Zeichnung noch jemand eine neue Clauſul der Police anfügen laſſen will, wäre zu diſtinguiren, ob ſolche das Weſen des Contracts verändern und die Obligation ſchwerer machen oder nicht, v. g. der Schiffer verſtürbe, und würde ein anderer Schiffer auf das Schiff geſetzet; Es wäre gezeichnet mit Holländiſcher Convoye, und es wäre ein Engliſche; Es wäre auf Gühter gezeichnet, und es ſolte auf ein part Schiffes ſeyn, und dergleichen derſelben Reiſe: oder aber es wäre nach Gottenburg gezeichnet und das Schiff wäre nach Königsberg deſtiniret, es wäre mit Convoy gezeichnet, und das Schiff müſte ohne ſolche gehen, die Monture des Schiffs wäre angegeben, und das Schiff wäre nicht montiret: ſo müſſen zwar dergleichen nohtwendige Veränderungen per Clauſulas redreſſiret, und in den erſteren Fällen, weilen in Subſtantialibus der Contract nicht geändert wird, von dem Aſſeuradeur ſolche Veränderungen ohnwegerlich angenommen werden, in den andern und letztern aber, weilen die Subſtantialia Contractus dadurch verändert und des Aſſeuradeurs Condition ſchwerer gemachet wird, ſtehet in des Aſſeuradeurs Willkühr, ob er dergleichen Veränderung agnoſciren und ſich gefallen laſſen wolle, und obgleich die Verbeſſerung von premie, wie in dergleichen Fällen geſchiehet, præſentiret würde, iſt er nicht obligiret ſolche

Digitized by Google

ſolche anzunehmen: Woraus folget, daß derjenige, ſo ſolche Clauſuln nicht unterzeichnen will, im geringſten auch daran nicht gehalten, maſſen durch ſolche Haupt-Veränderung ob ſtrictum Jus die erſte Verbindung aufgehoben wird. Dennoch iſt er ſchuldig die empfangene Premie gegen Einbehaltung des gewöhnlichen Diſconto wieder zu reſtituiren, und woferne der Aſſecuratus ſolche wieder anzunehmen ſich wegern ſolte, thut er zu ſeiner mehrern Sicherheit wohl, ſolche für des Aſſecurati Rechnung zu deponiren, und gegen denſelben proteſtiren zu laſſen.

§. 33. Alle Aſſecurancen werden præſumiret effectuiret zu ſeyn zur Zeit, daß die Schiffe noch gelegen, darum, wenn auf einem Schiff, ſo bereits abgegangen, oder wie man ſagt, vertrocken, Aſſecurance geſchiehet, muß in der Police die Zeit des Vertrecks und was man für Zeitung von dem Schiffe habe, exprimiret werden, es wäre denn, daß der Geaſſurirte es ſelbſt nicht wüſte, bey Straffe der Nullitæt. Amſterd. Wil. d. 29. Jan. 1688. Neue Rotterd. Ordon. art. 34. Beliebung der Aſſeuradeurs von 1697. & 1704. art. 5. Darum ſoll die Police validiren, muß darin geſetzet werden auf alle gute und böſe Zeitung: Wie dann auch auf bereits verlohrne, oder ſo gut als verlohren geachtete Güther mit Vorwiſſen des Aſſecurati keine Aſſeurance geſchehen mag, ſo kan auch niemand zeichnen, wann er weiß, daß das Schiff oder Guht, worauf verſichert werden ſoll, bereits in Salvo und angelanget; Weis aber der Aſſecurat von dem arrivirten Unglück nichts und läſſet ſich bona fide verſichern, jedoch unter jetztgedachter Clauſul, validiret ſolches. Conf. art. 20. Amſterd. Ordon. d. A. 1673. Cod. Ludov. art. 38. Author Libr. Conference &c. allegiret. Deciſ. 36. Rotæ Genuenſis: *Re deperdita aut Salva non adeſt Subjectum, ſuper quod Aſſecuratio fieri poſſit. Suſcipiunt in ſe periculum futurum non*

præteritum, quandoqvidem Contractus Aſſecurationis eſt Contractus Conditionis: at natura Conditionis eſt inſpicere futurum Caſum non præteritum. Conf. Grot. de J. B. & P. Lib. II. cap. 12. §. 23. *Non tantum ob paritatem, quam exigit Contractuum permutatoriorum Natura, ſed quia propria materia hujus Contractus eſt damnum ſub ratione incerti.* Puffendorff de J. N. & G. Lib. 5. cap. 9. §. 8.

§. 34. Wenn unter der Condition mit Convoy verſichert wäre, wird zu Erfüllung ſolcher erfordert: 1.) Daß ein Schiff würcklich unter der Admiralſchaft einer Convoy ſich begeben, und von dem Commandeur oder Chef der Convoy durch den See-Brief auf- und angenommen worden. 2.) Daß die Convoy ein Feind des Feindes des Schiffes, der unter ſeinem Schutz gehet, ſeyn müſſe: Woraus folget, daß ein unter Convoy gehendes Schiff *ſeinen* particulier Feind, wenn er des Convojers Feind nicht iſt, auch nicht attaquiren müſſe: Davon ein notabel Exempel zu leſen in Leo von Aitsma *Sacken van Staat en Orlogh* ad A. 1658. Daß ein Lübecker Com̃andeur, Namens Pieter Natt, führende das Schiff der Prophet Daniel, unter Convoy von Capitain Ellers von Rotterdam, ſeine Reiſe proſequirend, einen Saléer attaquiret und überwältiget, und nachdem er das geſunde Volck, wie auch die Gerähtſchaft vom Schiffe genommen, das Raub-Schiff in Brand geſtecket. Weilen nun die Holländer der Zeit mit den Saléern Friede hatten, nahm der Holländiſche Convojer dieſe That ſehr übel, ließ den Lübeckiſchen Commandeur in die Bojen ſetzen, das Moriſche Volck an ſein Bord bringen, und brachte das Schiff des Natten zu Rotterdam auf.

Obwohl nun Aitsma dieſes Factum zu excuſiren, und die Freyheit von Schiff und Guht zu erhalten, ſich viel Mühe gegeben, inſonderheit remonſtriret, daß die von Salée der Lübecker

Digitized by Google

Lübecker Feinde, Sie nahmen und zu Sclaven machten, auch dieſem Schiffer in offener Spaniſcher See ſeinen Feind anzutaſten, freygeſtanden, ſo wolte all dieſes nichts helffen, ſondern nachdem der Capitain van Salée Hamet Cortobe, auf freyen Fuß geſtellet, und auf das Lübeckſche Schiff und Ladung einen Arreſt erhalten, und ſolchen vor der Admiralität proſequiret, wurde von derſelben der Schiffer Natte wegen jetzt-gedachter Nehmung vorbenannten Raub-Schiffes nicht allein dem Saléer 9500. Gülden, ſondern auch alle Unkoſten, in ſpecie der Unterhaltung des genommenen Volcks, und ſolche wieder nach Salée zu bringen, zu bezahlen, per Sententiam condemniret, *verclarende daervoor het gearreſteerde Schip verbonden en executabel.* Welche Urthel auch über Schiff und Guht zur Execution gebracht. 3.) Daß das Schiff nicht weit von der Convoy, wenigſten im Geſichte derſelben gelegen, an Orten, woſelbſt die Convoyen wegen der Sand-Bäncke und Barren nicht einlauffen, ſondern in See kreutzen und die ausslauffende Schiffe abwarten müſſen, wie zu Port, Bilbao, Cheſter und anderen dergleichen Orten gewöhnlich. In Actis Jürgen Kruſe Schiffs-Rhedere contra die Aſſeuradeurs d. A. 1706. wurden dieſe Quæſtiones wegen der Barre vor Port, des Kreutzens der Convoyen vor derſelben in See, des Abgehens von der Revier der Kauffardey-Schiffe, ſo die Convoy in See ſuchen müſſen, pro & contra umſtändlich ausgeführet und diſputiret, denn dieſes Schiff war im Auslauffen von der Revier hart unter dem Wall, ehe es die Convoy erreichen mögen, von einem Frantzöſiſchen Caper genommen, und wurde, weiln beygebracht, daß die Convoy noch im Geſicht geweſen, endlich die Sache gegen die Aſſeuradeurs decidiret. Conf. Dn. Martini Lucæ Schelen, Doctor. & Senatoris mehr angeführte Diſſert. Inauguralem de Poliza in not. circa finem.

 §. 35. Würde

§. 35. Würde nun ein mit Convoy verſichert Schiff ohne Erfüllung ſolcher Conditionen abgehen, iſt die Aſſecurance null und von keinen Würden, und wenn dergleichen Schiff Salvo kähme, müſte die empfangene Premie gegen gewöhnlicher Decourtirung riſtorniret werden, und kan die Faute und Verſäumniß des Schiffers in keine Conſideration kommen, weilen Conditio Eſſentialis & quæ cauſam dedit Contractui nicht adimpliret. Dabey aber dennoch auch zu conſideriren, weilen es gar ein Hartes, daß inſonderheit der Einlader, der öfters von des Schiffers Qualitäten ſo wohl nicht informiret als die Rheder billig ſeyn ſolten, durch des Schiffers Faute und Verſäumniß ſo empfindlich leyden müſſen, daß Providus Judex alles genau examiniret, und ſo leicht nicht zur Annullirung ſchreitet, woferne nur beſcheiniget werden kan, ſo unumgänglich iſt, daß der Schiffer bey dem Commandeur der Convoye ſich angegeben, den Sein-Brief unterzeichnet, und unter der Protection angenommen. Maſſen wenn ſolches geſchehen, nach meiner wenigen Meynung die Faute und Verſäumniß des Schiffers dem Aſſeuradeur zu Laſten kommen muß.

Die Meynungen der Rechts-Gelehrten ſeyn in dieſer Quæſtion ungemein different, und erinnere ich mich einer gewiſſen Sachen, worin die Aſſeuradeurs, ſo unter der Condition mit Convoy auf einer Police gezeichnet, in diverſen Proceſſen aber belanget worden, zum Theil abſolviret, andere aber das Capital cum Intereſſe & Expenſis zu bezahlen condemniret worden. Aber beydes auf eingeholten Raht auswärtiger Rechts-Gelehrten. Welches Exempel zum Beweiß dienen mag, wie hoch daran gelegen per Jus Certum das Aſſeurance-Weſen auf einen gewiſſen Fuß und Grund zu ſetzen.

§. 36. Wären

Digitized by Google

§. 36. Wären aber vorbeſagte Requiſita beym Abgehen obſerviret, das Schiff aber in Verfolg ſeiner Reiſe durch Sturm oder andere Zufälle die Convoy verlieret, und der Schiffer ſeiner Obliegenheit nach ſeyn beſtes thäte ſeine Reiſe zu proſequiren, oder irgend einzulauffen, und darüber genommen würde, iſt der Aſſeuradeur für allen Riſico und Schaden gehalten.

§. 37. Wenn auf *Schip of Schepen* verſichert wird, oder auf ungewiſſe Retouren, wie in dem Fall geſchiehet, wenn jemand Retouren erwartet, aber worin ſolche beſtehen und den Nahmen des Schiffes, worin ſolche eingeladen worden, oder des Schiffers nicht eigentlich weiß, gleich denn ſolches bey groſſen Flotten, und auf weit-entlegenen Ladungs-Orten Cod. Ludov. Lib. III. Tit. 6. art. 4. *aux Echelles du Levant, ou aux Côtes d'Afrique*, nach bey uns gewöhnlichen Aſſecurancen von der Bahia, Rio de Jeneiro, von Archangel und andern weiten Reiſen öffters exiſtiret, ſo muß der Aſſecurat ſolches exprimiren, und wenigſten des vermuhtlichen Abladers, inſonderheit aber den Nahmen deſſen, an welchen die Güter geconſigniret, nebſt dem Ort der Abladung einführen. Und kan er in dem Fall, wenn ſolche vermuhtende Retouren nicht, oder nicht alle abgeladen werden, daß er ſolche mit den Schiffen alle, oder zum Theil nicht erhält, welches er erforderten falls Eidlich erhärten muß, die Premie gantz oder zum Theil riſtorniren laſſen. Conf. Neue Rotterd. Ord. art. 29.

§. 38. Unter See-Riſico wird Türcken-Gefahr mit verſtanden, und wenn für See-Riſico allein gezeichnet, wird die Clauſul frey von aller Chriſtlichen Potentaten *Moleſtie, Confiſcation* und Unkoſten mit eingeführet.

§. 39. Wenn auf Leccaſie unterworffene, als Wein, Brandwein, Oehle und andere flieſſende, oder auf in ſich

Digitized by Google

ſelbſt, oder wenn das See-Waſſer dazu kommt, leicht verderbliche Waaren, als alles Korn, Zuckern, Saltz, Pflaumen, Früchte, Truckene Fiſche, Vitriol, Ocker, Hampf, und Flachs und dergleichen, wie auch Contrebande in Krieges-Zeiten, als Pulver, Bley, Gewehr, Schwefel, Salpeter, Pech und Theer, Tauen, Segels und Maſten verſichert wird, muß allſolches in den Policen Nahmentlich exprimiret werden, maſſen ſolche Waaren unter der generalen Benennung von Kauffmannſchafften nicht zu verſtehen. Rotterd. A. O. art. 3. Conf. Cod. Ludov. art. 31. Vid. Deſignat. der contrebande Waaren in dem zwiſchen jetzo Regierender Königl. Maj. in Franckreich Ludovico XV. und denen Hanſe-Städten durch der zeitige Abgeordnete, Jhro Magnific. Herrn Johann Anderſon Dr. und dieſer Stadt Syndicum, jetzo Hoch-meritirten Bürgermeiſtern, und Herrn *Daniel* Stockfleth Reip. Patriæ Senatorem, geſchloſſenen Commerce- und See-Tractat d. A. 1716. art. 14.

§. 40. Gold und Silber, gemüntzet und ungemüntzet, auch Pretioſa werden nach hieſiger Praxi mit unter Kauffmannſchafften gerechnet und verſtanden. Et ita Judic. im vorigen Jahr in gemüntzten Gelde, als Engliſchen Guines in Cauſa Admiralitatis, Lemvig contra Aſſeuradeurs, ob wohl es gegen die Rotterdamſche A. O. art. 3. Middelburg. art. 7. und Amſterd. art. 17. auch die N. Rotterd. Ord. von 1721. art. 41. Es hat aber doch ſeyn gut Fundament, ungemüntzet iſt unſtreitig Kauffmannſchafft, und gemüntzet wird darum auch ſo conſideriret, weilen mit gewiſſen Specien, wenn man ſie in natura an gewiſſe Örter verſendet, da ob valorem intrinſecum, man ſie beſſer emplojiren kan, als andere Sorten von Müntze, gleichſam mit dem Gelde ſelbſt, als einer Waare, Handlung getrieben wird, imgleichen ob Cambia Realia, des Umſatzes von Geld in natura von einem Ort zum andern;

andern; Gleichwie bey den Römern im Gebrauch war, ratione Uſus Pecuniæ Trajectitiæ.

§. 41. Es gibt auch noch andere Umſtände, welche dem Aſſecurato billig kund gemachet werden müſſen v. g. wenn in Krieges-Zeiten auf eine Priſe, die noch auf keinem freyen Strohm geweſen, verſichert würde, oder wenn der Aſſecuratus von ſeinen Correſpondenten ſonſt einige verdächtige und der Reiſe præjudicirliche Nachricht hätte, und dergleichen.

§. 42. Es beſtehet aber der Riſico des Aſſeuradeurs in allen Schaden und Verluſt, ſo den verſicherten Schiffen und Gähtern auf ein- oder andere Weiſe, bedenck- und unbedencklichen Fällen widerfahren kan, es ſey durch Tempeſt, Schifbruch, Uberſegelung, Strandung, Werffung, Brand, Nehm- und Plünderung, feindlicher Anhaltung fremder Puiſſancen und deren Krieges-Declarationen und Repreſſalien, Verſehen und Verſäumniß des Schiffers und ſeines Schiffs-Volcks, es möge der Zufall ſeyn wie er wolle. Welches alles aber nach Maßgebung der See-Rechte zu verſtehen.

§. 43. Welchergeſtalt der Aſſeuradeur in allen Fällen von Avarie groſs, wovon ad Tit. XVI. von Werffung und in deſſen Supplementis von Avarien und Diſpachen gehandelt, gehalten, brauchet keiner weitern Ausführung.

Gleichwie aber wegen der ordinairen Avarie, wovon dicto loco in Prolegomenis §. 5. nachzuſehen, der Aſſeuradeur nicht gehalten, ſo kommen auch alle andere Schaden von Averie groſs, ſo nicht über 3 pro Cento des gantzen Wehrts des Schiffes, der Fracht und der Ladung gehen, nicht zu deſſen Laſten, wie ſolches per expreſſum in der Police enthalten. Wegen der Liege-Tage habe mich ad art. 4. Tit. XV. bereits dahin expliciret, daß zu diſtinguiren, ob ſolche nach

den Lauf der Natur cauſiret, oder durch Noht und äuſſerliche Gewalt entſtanden: dannenhero weilen unter dem Lauf der Natur befrieren und Eyßgang mit begriffen, inſonderheit wenn die Rheder ein Schiff ſo ſpäht ins Jahr an ſolche Oerter abſenden, daß es vernünftiger Weiſe vor dem Winter nicht wohl wieder abkommen, alſo durch contraire Winde leicht von der Reiſe kommen kan, und Winter-Lage halten muß, ſolte urtheilen, daß der Aſſeuradeur wegen ſolcher Liege-Tage nicht gehalten; Wohl aber wenn äuſſerliche Gewalt und Noht darzwiſchen gekommen, daß ein Schiff leck geworden, oder ſonſt Schaden genommen, und in Zeit, daß es calfatert werden müſſe, der Froſt einfiele, wie auch in Detentions- und Aufbringungs-Fällen. Denn ob zwar in art. 11. Tit. XIV. Eyſes-Noht inter cauſas Sonticas, warum ein Schiffer die Reiſe ſiſtiren kan, mitgerechnet wird, ſo redet doch der Articul nicht von Avarie groſs, iſt alſo auch ob ſtrictum Jus dahin nicht zu extendiren.

§. 44. Wie denn auch der Schade dem Aſſeuradeur nicht zu Laſten geleget werden kan, welcher aus muhtwilliger Ubertretung der Geſetze entſtehet, als wenn Waaren bey den Zöllen nicht recht angegeben oder geſchleuffet werden, wenn ein Schiffer ohne Vorwiſſen des Aſſeuradeurs contrebande Gühter in ſeinem Schiffe eingeladen, oder ohne deren Conſens auf verbohtene Haven ſegeln und Handlung treiben würde, und darüber ſaiſiret und confiſciret würden, *quia Dolus ſuus memini patrocinari debet.* Conf. Königl. Däniſch. S. R. cap. 2. art. 20.

§. 45. Aeuſſerliche Gewalt von Detention aber verſiehet ſich nur allein von hoher Macht der Könige, Fürſten und Republiquen, wenn ein general Verboht des Abgehens ergangen, Beſchlag auf die Schiffe geleget, und Schiff und Volck zu Dienſten des Publici gepreſſet werden, auch ſonſt in

Digitized by Google

in andern publiquen Arreſtirungs-Fällen, mit nichten aber von Arreſten und Bekümmerungen Privat Perſohnen, wegen an den Einladern, Rhedern oder Schiffe habender particulier Prætenſionen und Anſprache, als für welche der Aſſeuradeur regulariter nicht gehalten. Die wegen Privat Forderungen aber ausgewirckte Repreſſalien, obgleich deren Veranlaſſung in privat Forderungen beruhet, wenn es würcklich dazu kommt, werden unter dergleichen Gewalt von hoher Macht mit begriffen. Conf. Grot. d. J. B. & P. Lib. III. cap. 2. §. 4. Puffend. d. J. N. & G. Lib. 8. cap. 6. §. 13.

§. 46. Gleichwie auch aller Schade, welcher denen Gühtern binnen Schiffs-Bord durch Faute und Verſäumniß des Schiffers ohne andere dazu gekommene Gewalt, oder durch Uberſtürtzung von See-Waſſer widerfähret, wovon ad art. 34. Tit. XIV. den Aſſeuradeur regulariter nicht trift, Vid. tamen §. 59. ſequ. So gehet ihm auch nicht an, wañ verderbliche Waaren in ſich verderben oder Schaden nehmen, nemlich daß die Weine verſäuren, Früchte, als *Pommes de Sine, d'Arances*, *Citronen* und Caſtanien, wie auch Korn, ſich anſtecken und verderben, auch was Ratzen und Mäuſe freſſen und vernichten, und bleibet allſolches für des Eigeners Rechnung. Von des Schiffers Incumbence, daß er Katzen im Schiffe halten müſſe. Vid. Lib. Conſulat. cap. 65. & 66.

§. 47. Der Riſico des Aſſeuradeurs nimmt regulariter ſeinen Anfang in Gühtern von dem Moment an, daß das Guht vom Lande ſcheidet, woraus folget, daß der Schade, ſo den Gühtern mitler Zeit und ehe ſie an Bord kommen, zuſtöſſet, für Rechnung des Aſſeuradeurs ſey, und dauret bis die Gühter an ihren deſtinirten Löſchungs-Platz unbeſchädigt wieder an Land gebracht ſeyn. Es muß aber ein Schiff binnen viermahl 24. Stunden gelöſchet werden, es wäre denn, daß der Schiffer ohne ſeine Schuld daran verhindert

hindert würde. Rotterd. A. O. art. 11. und in der Revid. von 1721. in 14. *Werckdagen*. Vid. quæ not. ad art. 2. Tit. XV. præced.

§. 48. Wie dann auch, wenn auf das Schiff oder Caſco gezeichnet, von dem Moment an, daß das Schiff ſeine Ladung oder Ballaſt einzunehmen angefangen, bis es an ſeinen deſtinirten Ort angekommen, ſein Ancker geworffen, und vertauet an die Pfäle, oder in den Haven geleget. Cod. Lud. Lib. 3. Tit. V. art. 13. *anchré au Port de ſa deſtination & amarré a Quay.*

§. 49. Es kommen auch Caſus vor, daß zugleich in einer Police auf zwey diverſen Orten der Löſchung, v. g. bey denen Schiffen von der Bahia und Phernambuco, das auf Liſſabon und Porto verſichert wird: ſo iſt der Unterſcheid zu attendiren, ob die Police lautet auf *Lisbon* oder *Port*, oder auf *Lisbon* und *Port*, und iſt in jenen Caſu die Aſſeurance an dem erſten Ort, da das Schiff arriviret und ſeine Ladung bricht, es möge völlig entladen werden oder nicht, geendiget und die Premie verdienet, dergleichen Caſum ehemahls ſelbſt gehabt mit einem Schiffe aus der Bahia, genannt *Ondeci mille Vergines*, welches zu Lisbon die Ladung gebrochen, und von dort auf der Reiſe nach Porto blieb, durch gütliche Compoſition aber vermittelt worden: In dem andern Caſu, obgleich die Ladung gebrochen, an dem erſten Ort aber die Gühter, worauf gezeichnet, nicht gelöſchet, ſondern nach dem andern, als ihrem rechten Löſchung-Platz, tranſportiret werden müſſen, muß auch der Riſico biß dahin continuiret werden.

§. 50. Wenn auf ein Schiff gehend und kommend verſichert wird, ſo dauret der Riſico biß das Schiff an den Ort, wo es erſt abgegangen wieder in Salvo arriviret, und iſt kein tempus intermedium oder Zwiſchen-Zeit, in welchen der

der Riſico während der Reiſe ceſſire. Dannenhero, wenn von einigen Aſſeuradeurs auf das Caſco auf der Hin- von andern auf die Her-Reiſe verſichert, ſo beginnet und dauret der Riſico wie vorhin §. 48. erwehnet, die Herreiſe aber fänget an, ſo bald das Schiff die Gühter zur Rückreiſe angefangen einzunehmen, obgleich die Gühter von der Hinreiſe noch nicht zum vollen gelöſchet, und kan in dieſem Fall eine Zwiſchen-Zeit ohne Riſico der Aſſeuradeurs ſeyn, nemlich von der Zeit an, daß ein Schiff alſo arriviret, bis daß es angefangen ſeine Ladung zur Rückreiſe einzunehmen. Wenn alſo v. g. ein Schiff, das noch nicht zum vollen gelöſchet, aber ſchon zur Rückreiſe Gühter einzunehmen angefangen, caſu verginge oder ſtrandete, wäre die Frage: für welcher Aſſeuradeurs Rechnung der Hin- oder der Herreiſe der Schade ſeyn würde? Und bin ich der Meynung, weiln nach der Regul des 48. §. der Riſico der Hinreiſe geendiget, ohnangeſehen, daß die Gühter noch nicht zum vollen gelöſchet, der Riſico aber der Herreiſe nach eben ſolcher Regul bereits angefangen, daß die Aſſeuradeurs der Herreiſe dieſen Schaden bezahlen müſſen. Wenn aber in ſolchen caſu das Schiff zur Rückreiſe noch keine Gühter eingenommen, und auf vorbeſagte Ahrt verginge, urtheile dergleichen Schiff ohnverſichert zu ſeyn, denn der Riſico der Hinreiſe iſt geendiget, und der Herreiſe noch nicht angefangen, iſt alſo hier eine Zwiſchen-Zeit, wofür der Aſſeuradeur nicht gehalten.

§. 51. Es geſchiehet auch, daß auf weiten und langdaurenden Reiſen inſonderheit nach denen Weſt-Indien Aſſeurancen auf eine beſtimmte Zeit von Monahten accordiret werden, in welchem Fall der Aſſeuradeur nach abgefloſſener Zeit, die Reiſe möge geendiget ſeyn oder nicht, ſeines Riſico entſchlagen, und kan er ſolchen zu lauffen ohne neuen Accord nicht obligiret werden, wäre aber die prolongation in

der Police vorhero bedungen, muß auch ſolche continuiret werden. Cod. Ludov. d. l. art. 34. & 35. diſtinguiret, ob in der Police die Reiſe determiniret oder nicht, in letztern Fall wäre der Aſſeuradeur nach Abfluß der Zeit liberiret, in erſtern muſte derſelbe die gantze Reiſe aushalten, woferne ſie aber über die verſicherte Zeit daurte, müſte ſelben pro rata der Zeit die Premie verbeſſert werden, würde aber die Reiſe in weniger Zeit als verſichert zurück geleget, genöſſe er billig die gantze Premie.

§. 52. Wann die deſtinirte Reiſe eines Schiffes, ſo in Ladung lieget, nach Maaßgebung des 11. art. Tit. XIV. ab- und eingeſtellet, oder auch verändert würde, iſt der Aſſeuradeur ſeines Obligo entſchlagen, und muß die Premie riſtorniret werden.

§. 53. Wäre aber ein Schiff bereits in See geweſen, und durch contrairen Wind wieder auf der Rhede gekommen, und alsdenn ſolche Veränderung vorgenommen werden ſolte, findet zwar die Annullirung des Contracts ſtatt, es müſte aber die Reſtituirung der Premie wegen des bereits geloſſenen Riſico nach Proportion der ausgeſtandenen Gefahr, ex æquo & bono reguliret werden.

§. 54. *Riſtorno*, Italicum: *a Ritornar*, iſt ſo viel als die Premie wieder zurück geben, welche an den Ausgeber quaſi wieder zurück gehet, und findet ſtatt, wenn der Geaſſecurirte kein Intereſſe oder weniger als er verſichern laſſen bey einem Schiffe hat, welches derſelbe Rechtlicher Art nach auf erfodern zu erweiſen auch eventualiter eidlich zu erhärten ſchuldig Rotterd. A. O. art. 18.

§. 55. In Fällen von Riſtorno behält der Aſſeuradeur ein halb pro Cent von der Premie, welches die See-Rechte ihm für ſeine Mühe und ſeyn Buch zu halten, zuſtehen. Amſterd. Ordon. d. A. 1670. art. 20.

§. 56. Es

§. 56. Es muß aber der Riſtorno über alle Aſſeuradeurs, ſo auf der Police befindlich, pro rata der gezeichneten Summen, obſchon zu verſchiedener Zeit gezeichnet, den erſten ſowohl als den letzten, weiln ſie gleiches Recht der Gefahr und der Premie haben, gehen und repartiret werden. Amſterd. Ord. art. 23. Rotterd. Neue Ord. art. 59. Cod. Ludov. d. l. art. 22. Es verſtehet ſich aber dieſes von ſeiner Police. Wenn aber diverſe Policen gezeichnet zu diverſer Zeit, ſo beſtehet die erſte, und ergehet der Riſtorno über die nachher gezeichnete, wenn die erſtere ratione quanti ſuffiſant iſt. v. g. Es wären in drey Policen 12000 Marck verſichert: auf der erſten 6000 Marck, auf der andern 4000 Marck und auf der dritten 2000 Marck, und ſolten von dieſen 4000 Marck riſtorniret werden, ſo wird die letzte Police der 2000 Marck gantz riſtorniret, und von der mitlern noch 2000 Marck über die auf ſolche befindliche Aſſeuradeurs pro rata ihrer gezeichneten Summen, und die erſte bleibet in ihren Würden. Vid. Cod. Ludov. d. l. art. 24. & 25.

Ich erinnere mich bey dieſer Gelegenheit eines beſondern Caſus, daß die Aſſeuradeurs, ſo auf eine Police und unter einerley Verbindung, aber die letztern einige Tage ſpäter als die erſtern gezeichnet, aus Urſachen, daß ein Irrthum begangen, indem die letzte Aſſeurance auf das Caſco in einer beſondern Police ſeyn ſollen, an ſtatt des Riſtorno des alſo zu viel auf Gühtern verſicherten, die letztere Asſeuradeurs, nachdem ſie endlich erhalten, daß ihnen von der Condition, daß es auf das Caſco ſeyn ſollen, nichts kund gemacht, ſie auch nicht darauf gezeichnet, per Sententiam von denen erſtern ſepariret, die letztere abſolviret, und die erſtere in Capital, Zinſen und Unkoſten des gantzen Quanti vertheilet worden. Vid. Acta Henning Büren m. n. Herr Chriſtian Basball contra die Asſeuradeurs. Und auch in dieſem Caſu käme es

auf der Reviſion mit an. Vid. quæ not. ad §. 35. præced.

§. 57. Weiln aber das Riſtorniren, inſonderheit in Kriegs-Zeiten öfters gemißbrauchet wird, inſonderheit da wegen Furcht einer Ruptur oder anderer Conjuncturen die Premien bald ſteigen, bald fallen, und ex Solertia Negotioſa an diverſen Orten zu diverſen Premien auf einerley Gühter öfters Aſſeurancen effectuiret werden, in der Meynung die gröſten Premien wieder zu riſtorniren und die wenigſten gelten zu laſſen, ſo kan ſolcher Unordnung dadurch vorgekehret werden, wenn nach der Middelb. Aſſ. Ord. art. 32. ohne einigen egard zu nehmen auf die Premie, die erſte Aſſeurance gelten müſſe.

§. 58. Wie dann auch ſonſt nicht permitiret, aus Uhrſache, daß man zu geringer Premie ankommen könne, die vorhin zu einer höhern geſchloſſene Aſſecurancen vermittelſt Riſtorno wieder aufzuheben.

§. 59. In allen Fällen, da der Einlader oder Befrachter wegen ſeines Schadens, welcher ihm durch des Schiffers oder ſeiner Leute Faute und Verſäumniß binnen Boorts wiederfähret ex proviſione Legis Rechtlichen Anſpruch an den Schiffer, das Schiff und die Fracht hat, iſt der Aſſeuradeur nicht gehalten.

§. 60. Dahero wann wegen nicht genugſahmer Garnier- und übeler Stauung denen eingeladenen Gühtern Schade zuſtöſſet, ob wohl es des Schiffers Faute und Verſäumniß ſeiner Obliegenheit, iſt der Aſſeuradeur, weiln der Einlader nach Maaßgebung des 34. art. Tit. XIV. ſich an den Schiffer halten ſoll, an keinen Riſico verbunden.

§. 61. Gleiche Bewandniß hat es auch, wenn aus Unverſtand und Verſehen flieſſende Waaren auf andere durch Näſſe leicht verderbliche Waaren geſtauet werden, wovon in Not. ad. d art.

§. 62.

§. 62. Bricht auch das Winde-Tackel, und iſt des Schiffers oder ſeiner Leute Verſehen, findet nach dem 36. art. d. tit. gleiches Recht ſtatt, wie ingleichen auch, wenn das Schiff nicht dicht und wohlverſehen, aus eben dieſen Grundſatzen.

§. 63. Die Regul: daß ein Schiffer ſeine Reiſe wohl verkürtzen aber nicht verlängern könne, wovon ad. art. 7. Tit. XVIII. gilt inſonderheit in Aſſecurance-Fällen, und verkürtzet er die Reiſe; v. g. ein Schiffer wäre nach Königsberg befrachtet und bliebe zu Gottenburg, wäre der Riſico geendiget und die Premie verdienet, verlängert er aber dieſelbe, v. g. es wäre nach Gottenburg befrachtet und ginge nach Königsberg, dauret der Riſico nicht weiter als biß Gottenburg und iſt der Aſſeuradeur ſicher vor allen Schaden, ſo dem Schiffe von Gottenburg nach Königsberg zuſtöſſet, weiln ſeine Verpflichtung nicht weiter gehet, als ad locum deſtinatum, und wenn es auch des Schiffers Faute und Caprice geweſen, wofür in ſolchen Fall der Aſſeuradeur nicht repondiren darff. Cod. Ludov. d. l. art. 36.

§. 64. Aber wie führe der Tertius, der ſich bona fide verſichern laſſen, und von allen dieſen nichts wüſte? Er hat ſich wegen der Aſſeurance nicht zu beklagen, die nach der Police ihren angewieſenen Weg hat, aber wegen nicht gehaltener Certepartie; weswegen er dann auch ſeinen Regreſs an dem Schiffer und deſſen Rheder nehmen kan. Conf. quæ not. Weitſen in dem fürtrefflichen Tractat von Avarien §. 52.

Gleiche Bewandniß würde es auch haben, wann e. g. auf ein Schiff von Liſſabon hieher verſichert und ſolches Faut-Fracht gemacht hätte, falls es ohne Noht zum Beſten ſeiner Rheder um Fracht zu ſuchen, zu Port anlieffe, und ihme überkäme daſelbſt ein Unglück, wenn man fragen wolle:

le: Ob ein Aſſeuradeur in ſolchen Fall vor dieſen Schaden gehalten? Nach der Neuen Rotterd. Ord. art 52. ſoll die Aſſeurantie von Würden bleiben, der Aſſecuratus aber wäre gehalten, nach erhaltener Zahlung ſein Recht gegen den Schiffer dem Aſſeuradeur zu cediren; nach unſer Police, worinn das Gutdüncken des Schiffers weit extendiret, würde der Aſſeuradeur daran feſte ſeyn. Allein nach den Aſſecurance-Principiis, obwohl der Aſſecurans ſonſt in gewiſſen Fällen in des Aſſecurati Stelle tritt, ſolte doch dafür halten, weiln hier keine Noht, noch eigentliche Faute und Verſäumniß anzutreffen, ſondern ein Vorſatz und animus deliberatus des Schiffers, daß, ob ſtrictum Jus nach der Police zu urtheilen, der Aſſeuradeur in dieſem Fall, weiln er dieſen Riſico nicht übernommen, auch nicht gehalten. Denn alle Veränderungen von Routen müſſen forciret ſeyn. Author Lib. Conf. Cod. Lud. ad art. 26. *par Crainte des Ennemis ou des Pirates, par Tourmente & force de gros tems ou pour radouber le Navire;* woſelbſt er ex Stracha de Aſſecurat. anführet: *quod Aſſecuratio intelligatur de primo Viagio, & non de ſecundo, niſi ſecundum peragatur ex voluntate & conſenſu Aſſecurantium.* Conf. art. 27. Cod. Ludov. der Aſſecurat hat ſeinen Regreſs an dem Schiffer, wie jetzt erwehnet, wegen nicht gehaltener Certepartie, oder daß der Schiffer ſeinem Obligo aus dem Conoſſement nicht nachgekommen.

§. 65. Von Schaden durch Uberſiegelung cauſiret, iſt gehandelt in art. 6. 7. & 8. Tit XVII. ſo viel aber die Aſſeurance in dieſen Fällen anlanget, müſſen die Aſſeuradeurs, ſo auf das überſegelnde Schiff gezeichnet, nach rata deſſen was es ratione dieſer Uberſiegelung, die pur caſuel iſt, leidet, den Schaden nach Proportion ihrer gezeichneten Summen mittragen helffen. Die Aſſeuradeurs aber von den überſiegelten Schiffen und Gühtern, woferne dieſer Caſus auſ-

ſerhalb

ſerhalb Landes arriviret, müſſen den Schaden oder Avarie gleich bezahlen, dagegen ihnen aber auch dasjenige, was von dem Uberſegelnden Schiffe durch Urthel und Recht oder mit Conſens der Aſſeuradeuren durch Compoſition künfftig erhalten würde, nach rata ihrer gezeichneten Summen, wenn vorhero die Unkoſten decourtiret, wieder gut gethan werden.

§. 66. Wäre aber dergleichen Unglück auf der Elbe oder hieſiger Rhede paſſiret, könnte der Einſchuß zwar zu den erforderten Koſten, der Schade aber vor gäntzlicher Abmachung der Sachen nicht wohl eingefodert werden.

§. 67. Der Ausgeber der Bodmerey-Gelder kan ſein Capital verſichern laſſen, wie auch der, welcher ſein Geld auf Gühter in Form von Cambio Maritimo ausgegeben, aber regulariter nicht die Premie und ſeinen Profit; Cod. Lud. Lib. 3. Tit. 6. art. 17. weiln die groſſe Premie der Bodmerey die Premie von Aſſeurance und das Intereſſe begreiffet, wenn alles wohl gehet. Vid. quæ Not. ad Prolegom. Tit. XVIII. Dennoch, da der Bodmeriſt keine Premie contant empfängt, ſondern im Fall von Unglück alles verliehret, kan er ſich auch wegen der Premie nach jetziger Praxi zum vollen verſichern laſſen; der Aufnehmer aber kan weder die aufgenommene Gelder noch das verboddemete verſichern laſſen, weiln er dadurch, daß er die Gelder genoſſen, keinen Riſico lauffet; Vid. Cod. Ludov. Lib. 3. Tit. 6. art. 16. Aber wohl, weiln Bodmerey in Avarie nicht contribuiret, für Avarie groſs. Vid. Verver in Supplem. von Bodmerey §. 34. & 35.

§. 68. Es iſt auch ſonſt verbohten auf Menſchen Leben ſich verſichern zu laſſen. Amſterd. Ord. art. 24. Vid. Cod. Ludov. d. l. art. 10. Nach hieſiger Praxi aber iſt dergleichen Aſſeurance recipiret, fürnemlich aus der Urſache, daß die Chargen dieſer Stadt Schiff-Capitaine für conſiderable Geld-Summen angekauffet werden, einfolglich der Un-

Fff terſcheid

Digitized by Google

terſcheid des Lebens oder Sterbens in ſolchen Fall Frau und Kindern von groſſer Importance: Gleich denn mir bekannt, daß Wilhelm Anthonſen und Peter Schröder beyde Schiffs-Capitaine gewohnet waren, bey ihren Reiſen auf ihren Leib gewiſſe Summen verſichern zu laſſen; und gehet in hoc caſu der Aſſeuradeur Verpflichtung dahin, daß in dem Fall eine ſolche Perſohn währender Reiſe gewaltſahmen oder natürlichen Todes verfahren würde, Sie, ſo bald die verſicherte Nachricht des Abſterbens eingelauffen und ihnen gebührend intimiret, zu gewöhnlicher Zeit die gezeichnete Summen bezahlen müſſen.

§. 69. In Aſſeurancen für Türcken Gefahr werden durch Türcken allein verſtanden, die Mahometaner, Moriſche und Barbariſche See-Räuber der Cüſten von Africa. Conf. Not. ad art. 1. Tit. XIX.

§. 70. Und obſchon vorhin erwehnet, daß See-Gefahr auch Türcken-Gefahr begreiffet, ſo kan jedoch auf jedes abſonderlich verſichert werden.

§. 71. Es verſtehet ſich aber dieſe Verſicherung und Verpflichtung regulariter nur allein von den Rantzions-Geldern, wenn eine ſolche Perſohn lebendig in der Türcken Hände fällt, zum Sclaven gemacht, und ſeine Freyheit gelöſet werden muß, und erinnere ich mich ſelbſt einen Caſum gehabt zu haben, daß für Türcken Gefahr auf einen gewiſſen Schiffer gezeichnet, weiln aber die Perſohn im Gefechte geblieben, die Premie verdienet geweſen.

§. 72. Jedoch kan auch wohl alſo verſichert werden, daß unter dieſem Riſico nebſt der Rantzion mitbegriffen ſeyn ſolle, wenn die Perſohn im Gefechte gegen die Türcken bleiben, und wenn er in der Sclaverey ungelöſet verſterben ſolte, welches aber in der Police exprimiret werden muß.

§. 73.

§. 73. Die Obligation des Aſſeuradeurs iſt, wenn auf Rançon-Gelder verſichert, daß, ſo bald die verſicherte Nachricht eingelauffen, daß der Sclave gelöſet, oder auch die Wechſel-Briefe auf die Summa, wofür er gelöſet, traſſiret und acceptiret ſeyn, daß er ſeine gezeichnete Summam an den Einhaber der Police und Löſer innerhalb zwey Monahte bezahlen müſſe, wie dann auch in dem Fall des vorgeſehenden Articuls auf eingelauffene verſicherte Nachricht, daß die Perſohn im Gefechte geblieben. Conf. quæ Not. in Supplem. von der Admiralität §. 39. bis 47.

§. 74. Das Abandonniren als ein dem Aſſeuradeur odieuſes und beſchwerliches Mittel, obwohl es bey andern Nationen weit extendiret auf Nehmung, Schiffbruch, Bleibung, Strandung, Detention und Arreſten fremdder Puiſſancen, Amſterd. Ord. art. 24. Vid. Cod. Ludov. art. 46. in ſpecie der verderblichen Waaren d. l. art. 50. Rotterd. Neue A. O. art. 62. iſt nach unſerer Praxi ſehr reſtringiret, und zwar auf den einigen Fall, wenn ein Schiff innerhalb den Gräntzen Europæ eine geraume Zeit und zum höchſten ſechs Monaht über die reguliere Zeit, worinn es ſeine Reiſe abſolviren können, tardiret, und zu arriviren manquiret, daß ein ſolches Schiff, wenn gar keine Zeit davon iſt, mit Mann und Mauß, wie man es nennet, vor verlohren geachtet, und abandonniret werden könne, welches Abandonnement er ſeinem Aſſecuranten intimiren laſſen muß, worauf es in deſſelben freyen Willen ſtehet, nach Abfluß zweyer Monate den Schaden mit 92. pro Cento, als zwey für promte Bezahlung, und ſechs als das Intereſſe für das ſonſt abzuwartende völlige Jahr, zu bezahlen, oder aber das gantze Jahr und zwey Monaht auszuwarten, in welchem Fall aber der volle Schade ohne einige Abkürtzung zu 100 pro Cento be-

zahlet werden muß. Conf. Amſterd. A. O. art. 5. Middelb. art. 12. Rotterd. art. 12. woſelbſt verordnet, daß die Geaſſecurirte vor der Zeit Caution fordern können, damit ſie wegen der Aſſecurance verſichert bleiben, welches nicht unbillig. Auf Reiſen extra Limites Europæ aber ſeyn zwey Jahren abzuwarten, in dd. Ordinat. von Amſterdam und Middelburg ibid.

§. 75. In verderblichen Waaren findet nach hieſiger Praxi kein Abandonnement ſtatt, wohl aber, daß nachdem denen Aſſeuradeurs die eingelauffene Nachrichten communiciret, und deren Conſens erfodert, urgiret werden kan, wie es mit Verkauffung deren, oder ſonſt zu verfügende Anſtalt zu halten.

§. 76. Wenn aber Sie ſich nicht darüber vergleichen könten, ſtehet dem Aſſecurato frey ein beeydigtes Atteſtatum des Zuſtandes der Gühter aufnehmen zu laſſen, und ſolche an den Meiſtbietenden öffentlich zu verkauffen, und iſt in ſolchen Caſu der Aſſeuradeur den darauf gefallenen Schaden zu bezahlen ſchuldig.

§. 77. Von der Taxation des Schadens an Schiffen durch die Alten der Schiffs-Zimmer-Leute, der Tauen durch die Reepſchläger, und Siegel durch die Siegelmacher iſt vorgeweſen in Not. ad art. 2. Tit. XVI. welche auch in Aſſeurance-Fällen ſtatt findet, womit es denn auch alſo gehalten in dem vor wenig Jahren unſerm Convoy-Schiff arrivirten fatalen Zufall.

§. 78. Der beſchädigten Gühter aber durch die beeydigte Taxadeurs, deren Eyd ſich in Adjunctis ſub C. findet, jedoch in Gegenwart der Aſſeuradeurs oder ihres Gevollmächtigten, oder es müſſen auch ſolche öffentlich an den Meiſtbietenden verkauffet werden.

Es

Es ſeyn aber zwey authoriſirte Taxadeurs beſtellet, und wehlet ſolche die Admiralität, ſie haben auch ihren eigenen Schragen, welcher auf dem Raht-Hauſe affigiret und in Adj. ſub Lit. D. angefüget. Conf. quæ Not. in Supplem. von der Admiralität §. 35.

Es iſt wohl ehender die Quæſtion moviret, und erinnere ich mich, daß ſolche noch vor wenig Jahren vorgekommen, in Cauſa Alphuſius Wittwe contra Gerhard Guhl, wenn durch die beeydigten Taxadeur die Taxation geſchehen, ob ſolche nicht genug, ſondern præciſe der öffentliche Verkauf erfodert werde? und iſt pro Taxatione decidiret, denn die öffentliche Verkauffung gründet ſich in der Uſance, die Taxation aber im Geſetze, und in dem Vergleich der Aſſeuradeurs von 1693. daß es bey der Taxation des beeydigten Taxadeurs Johann Friederich Winckelmanns zu laſſen, und dem Diſpacheur nach ſolcher die auf die beſchädigte Zuckern gefallene Avarie zu diſpachiren injungiret worden.

§. 79. Es iſt aber, um ſo viel ſicherer zu gehen und ſich aller Verantwortung zu entladen, rahtſam, daß wenn der Aſſecurirte ſeine beſchädigte Gühter empfänget, er einige ſeiner Aſſeuradeurs fodern, und in deren Gegenwart, oder wenn ſolche nicht zu haben, præſente Notario & Teſtibus ſolche eröfnen laſſe.

§. 80. Sein nun die Gühter öffentlich verkaufft oder taxiret, muß wie vorhin bey der Materie von Avarien vorgekommen, auch nach Stadt-Buch art. 2. Tit. XVI. von Werffung auf den Fuß, und nach dem Marckt-Preiß, was andere unverdorbene gegolten, die Avarie reguliret werden.

§. 81. Aller Schade aber, der prætendiret wird, muß behörig erwieſen werden, und wird dazu erfodert.

1. Ein gültiger Beweiß von dem arrivirten Malheur, welcher geführet werden mag, durch die beeidigte Auſſagen

Digitized by Google

gen der Leute, die zur Zeit des ſiniſtern Zufalls im Schiffe geweſen. Vid. quæ not. ad art. 8. Tit XVI. Cod. Ludov. art. 52.

2. Durch den Beweiß des geaſſecurirten Intereſſe in und bey dem Schiffe, Cod. Ludov. art. 52. welches durch Conoſſemente geſchiehet, und hindert nicht, daß die Clauſul in der Police enthalten, daß er nichts weiter zu *produci*ren ſchuldig als allein die *Police*, wovon in §. 23. gehandelt, maſſen ſolche ihme von dem Beweiß des Intereſſe nicht releviret, falls aber kein Conoſſement produciret werden könnte, wie in Cauſa Reime contra Lode, welche noch in Super. Rechtshängig, dieſer Caſus exiſtiret, muß, daß die Gühter würcklich in dem verunglückten Schiffe geladen geweſen, auf andere Art erwieſen werden, wie in dicta Cauſa auch geſchehen. Welches in allen Fällen von Gühtern, wovon keine Conoſſemente gezeichnet werden, als welche die Schiffer, Steuer-Leute und Matroſen führen und verſichern laſſen, ſtatt findet. Cod. Ludov. Lib. 3. tit. 6. art. 62. daß der Schiffer ein durch den Schreiber oder Piloten unterzeichnetes Conoſſement beybringen, und den Einkauf der Gühter beweiſen müſſe, wie imgleichen daß die Schiff-Leute an dem Ort der Einladung ein Conoſſement laſſen müſſen in Händen des Conſuls oder ſonſt eines bekannten Kauffmanns d. l. art. 63.

§. 82. Der Schade aber der verlohrnen und beſchädigten Gühter an ſich, woferne ſie nicht taxiret, iſt nach dem wahren Wehrt, welcher durch Rechnung und Facturen erwieſen wird, aufzurichten. Vid. Rotterd. A. O. art. 19. Cod. Lud. art. 64. Sein ſie aber taxiret, hat dieſe Taxation, welche ſo wohl in Schiffen als Gühtern und allen Ahrten von Aſſeurancen ſtatt findet, dieſen Effect, daß, da der Aſſecurans ſolchen

Taxt

Taxt einmahl durch ſeine Unterſchrifft agnoſciret, daß ſolche vig. Clauſulæ der Police: *al is et, dat deſelve meer of minder coſten, ofte wardig ſien,* pro Norma der Regulirung alles Schadens, wofür der Asſeuradeur gehalten, ohne Exception dienen müſſe. Es iſt aber bey der Taxation zu attendiren, ob ſolche in genere geſchehen oder in ſpecie; Um mich beſſer zu expliciren: Es hätte einer auf 30 Laſt Korn von Dantzig hieher verſichern laſſen, und dieſe in genere auf 5000 Marck, oder in ſpecie jede Laſt auf 166⅔ Marck taxiret. Dieſe Taxation iſt das Fundament, worauf des Aſſeuradeurs Verpflichtung gehet, nach welcher er den Verſicherten indemniſiren muß. Ich ſetze den Fall, es wären von dieſem Korn 10 Laſt beſchädiget, und dieſe würden zu differenten Preiſen mit Schaden verkaufft. In dieſem letztern Fall der ſpecialen Taxation iſt kein Zweifel, daß der Aſſeuradeur den Schaden, der ſich über 3 pro Cento an dieſem Korn befindet, bezahlen müſſe, und ihm nicht zu ſtatten kommen könne, obgleich das gut gebliebene Korn nach dem Marckt-Preiſe höher verkaufft als es taxiret, wohl aber in dem erſtern Fall der generalen Taxation der 5000 Marck, in welchen ſo wohl das beſchädigte als unbeſchädigte in einer maſſa, wie es taxiret, bleiben und berechnet werden muß; und wenn an dem Quanto der 5000 Marck bey dem Verkauf kein Schade, kan auch kein Schade dem Aſſeuradeur zu Laſten computiret werden, als welcher nur allein zur Indemniſation gehalten. Und dieſen Caſum verſtehe pour & contre nach dem Marckgängigen Preiß. Vid. art. 2. Tit. XVI. der Gühter Wehrt ſoll man nehmen, als das ander geldet in dem Marckt.

§. 83. Wenn veraſſecurirte Gühter geborgen werden, und denen Aſſeuradeurs ſolches intimiret, werden gemeiniglich von denenſelben Deputirte gemachet, um mit dem Asſecurato zu concertiren, welche Meſures am beſten zu nehmen,

denn

denn da alle Unkoſten zu der Aſſeuradeurs Riſico und Laſten bleiben, muß ohne ihren Conſens nichtes vorgenommen werden.

§. 84. Solte auch nachdem ein Schiff geſtrandet, und dadurch zu Proſequirung der Reiſe untüchtig und innavigabel geworden ſeyn, dergeſtalt, daß es nicht zu repariren, und der Schiffer zu Vollenführung der Reiſe ein ander bequem Schiff zu Tranſportirung der Gühter häuren würde, bleibet auch bey dieſer Veränderung die Aſſeurance in ihren Würden, und muß der Asſeuradeur auſſer dem Schaden, welchen die Gühter gelitten, die Unkoſten der Herladung, und was dem andern Schiffe mehr an Fracht als dem vorigen accordiret, zu ſeinen Laſten nehmen. Rotterd. A. O. art. 13. Item revid. von 1721. art. 53. vid. art. 3. Tit. XIV.

§. 85. Imgleichen wenn dieſe veränderte Tranſportirung in diverſen Schiffen vertheilet würde.

§. 86. So bald aber dergleichen Diſpoſition zu des Aſſecurati Wiſſenſchaft gelanget, iſt er ſeinem Aſſeuradeur davon Nachricht zu geben ſchuldig.

§. 87. Würde ein Schiff genommen und aufgebracht oder angehalten, muß der Aſſecurat mit ſeinen Aſſeuradeurs die Meſures concertiren, was am beſten bey der Sachen zu thun, weiln ebenfalls auch dieſerwegen die Unkoſten ſelben zu Laſten kommen.

§. 88. Ein Schiffer, wenn er genommen wird, hat er die freye Macht, das Schiff und Ladung quovis modo zu rançonniren, welches der Aſeuradeur genehm halten muß. Cod. Ludov. d. l. art. 66. L. 2. §. 3. ff. ad. L. Rhod. *Si Navis a Piratis redemta ſit, omnes conferre debent.*

§. 89. Wie dann auch die Geaſſurirte ſolches zu thun bemächtiget. Vid. Cod. Ludov. art. 61.

§. 90. So

Digitized by Google

§. 90. So bald aber immer möglich muß auch dieſer Zufall denen Aſſeuradeurs kund gemachet werden, damit ſie ſich, weiln dadurch ihr Riſico vergröſſert wird, durch Aſſeurance auf die Rançon-Gelder oder Reaſſurance ihrer gezeichneten Summen proſpiciren können. Denn bliebe ein ſolch rançonnirtes Schiff nachhero, müſſen ſo wohl der Schade als die Rançon-Gelder bezahlet werden.

§. 91. Würde der Reclame-Proceſs angeſtellet, müſſen die Aſſeuradeurs die darzu erfoderte Unkoſten pro rata einſchlieſſen, welcher Einſchuß auf der Police notiret wird. Ob ein Aſſeuradeur re integra vermittelſt Bezahlung von 98. pro Cento ſich liberiren könne. vig. §. 19. und 20. Suppl. von Diſpachen.

§. 92. Der Aſſecuratus aber muß zum Beſten ſeiner Aſſeuradeur ſeyn äuſſerſtes thun, um die Freyheit des aufgebrachten Schiffes und Guhtes zu erhalten, und alle darob erhaltene Nachrichten denen Aſſeuradeurs communiciren.

§. 93. Weiln es aber mit dergleichen Proceſſen langſam hergehet, und mancher Aſſecuratus darüber zukurtz kommt, in dem derſelbe zu Zeiten ſeiner Gelder ſelbſt benöhtiget, weiln er am übelſten daran, als der beydes Geld und Guht entbehren muß, der Gefahr zu geſchweigen, daß er durch Langheit der Zeit beydes verlieren kan, (wiewohl ehender geſchehen,) ſolte dem Aſſecurance-Credit erſprießlich zu ſeyn urtheilen, wenn nach Ahrt der Amſterd. A. O. art. 33. in ſolchem Fall gegen Caution von Nantiſſement, i. e. falls ein ſolch Schiff reclamiret werden würde, die Gelder mit 12 pro Cento zu rembourſiren, die proviſionelle Bezahlung, wo nicht des gantzen, doch eines Antheils der gezeichneten Summen introduciret würde, maſſen viele eine groſſe Laſt leichter tragen, als einer allein.

Digitized by Google

§. 94. Aller Schade aber muß denen Aſſeuradeurs, ſo bald die Nachricht eingelauffen, intimiret werden, und verſäumet jemand die Intimation über Jahr und Tag, verlieret er, wie ſolches A. 1697. von denen Asſeuradeurs unter ſich und der Police zu inſeriren in art. 3. beliebet, nach klaren Einhalt ſolcher Clauſul ſeine Foderung. Darum Jud. in Cauſa Admiral. Metcalf. contra Guhl. nunc Appellat. daß Kläger zu erweiſen ſchuldig, daß die Intimation in Jahr und Tag geſchehen, welches auch in Superiori confirmiret.

§. 95. Nach der Intimation aber iſt der Aſſeuradeur in 2 Monaht Zeit unter den gewöhnlichen Diſconto von 2 pro Cento für promte Bezahlung den Schaden, wenn er gebührend erwieſen, zu bezahlen ſchuldig. Vid. Beliebung der Asſeuradeurs d. A. 1677. art. 3. Und ſtehet dem Asſecurato frey, nach Belieben bey dem letzten oder erſten Aſſeuradeur ohne Unterſcheid ſeine Zahlung zu fodern, und wann nach zwey Monahten die Zahlung nicht erfolget, ſoll das Diſconto der 2. pro Cento kein ſtatt haben, ſondern der Schade zum vollen bezahlet werden. Beliebung der Asſeuradeurs d. A. 1697. art. 2.

§. 96. Schaden, die in Europa gefallen, (wozu auch die Barbariſche Cüſte von Africa mit gerechnet wird, Grot. in Introd. Lib. 3. p. 24. wie in diverſen Aſſeurance-Ordnungen enthalten, welches nicht eben von denen Limitibus Europæ zu verſtehen, ſondern nur die weite der Reiſen, und wie lange ſolche intra Limites Europæ dauren, und binnen welcher Zeit ſolche abſolviret werden, daß man davon Nachricht haben könne zu deſigniren,) müſſen binnen Jahres Friſt, und auſſer Europa innerhalb 2. Jahren gefodert, wenigſtens wie jetzt geſagt intimiret werden, und ſalviret letzters den Auffenthalt, wenn auch die Einfoderung noch einige Jahre tardiren ſolte. Neue Rotterd. Ord. art. 69. *En ſal*

de

Digitized by Google

de Actie tegens de Aſſeuradeurs moeten werden geinſtitueert binnen anderthalf Jaren na het verlies in Europa, un drie Jaren buiten Europa op pœne van verſteeck. Vid. ibid. Limitationem, daß ex juſta Cauſa davon relief könne erhalten werden.

Vorbeſagte Jahres-Friſt iſt Juris Civilis L. 2. C. de Navicul. L. 2. C. de Naufrag. ubi: *ut intra anni Spatium veritate revelata competens diſpoſitio procedat. Quod ſi per negligentiam præfinitum anni Spatium fortaſſe claudatur, ſupervacuas ſeraſque interpellationes emenſo Anno placuit non admitti.*

§. 97. Wann aber die Nohtwendigkeit erfodert, daß eine Zeit der Verjährung in pœnam Negligentiæ feſt geſetzet werden müſte, obgleich die Intimation ergangen iſt, wäre nach Einhalt art. 2. Tit. XXI. P. I. Statut. eine Asſecurance-Foderung in zehen Jahren als præſcribiret und verſichert zu achten, und der Asſeuradeur ſeiner Verpflichtung gäntzlich zu entſchlagen.

§. 98. Ein jeder Aſſeuradeur kan ſich wegen ſeiner gethanen Aſſeurance reaſſuriren laſſen, er wird aber dadurch ſeiner Verpflichtung nicht entſchlagen, ſondern durch die Reaſſurance nur entſetzet, daß ihm ſein ausgezahlet Geld wieder rembourſiret wird, und hindert nicht, ob er in der Reaſſurance weniger oder mehr Premie gegeben, als er von der erſten Aſſeurance empfangen. Cod. Lud. d. l. art. 21.

§. 99. Er muß aber in der Police exprimiren, daß es auf Reaſſurantie verſichert, auch muß er ſeinem Reasſuradeur ſeine habende Wiſſenſchaft und Urſach bona fide entdecken.

§. 100. Käme jemand der Asſeuradeuren zu Unfall, und in inſolvablen Zuſtande, kan der Aſecuritte ſich de novo verſichern und jenem die Asſecurance aufſagen laſſen, aber die Premie nicht wieder fodern. Amſt. Ord. d. 30 Jan. 1626.

§. 101. Obwohl nach meinem wenigen Ermeſſen ich dafür halte, daß die Remiſſion an gute Mannſchaft aus der alten Gewohnheit, daß man das Schiff- und See-Recht als ein Mercantil-Recht angeſehen, und abſque Strepitu Judicii tractiren wollen, herrühre, dannenhero, da nunmehro das Admiralitäts-Gericht ſo wohl beſetzet, und wenn die Seſſiones ordentlich gehalten werden, man geſchwinde genug zum Stande kommen kan, der Meynung bin, daß die Verweiſung an gute Mannſchaft zuweilen die Sachen mehr aufhalte als befordere, ſo iſt es doch an dem, daß alle ſtreitige Aſſecurance-Sachen noch jetziger Zeit, bevor ſie an die Admiralität gelangen, unter gute Männer gebracht werden müſſen, bey Straffe 100 Rthlr. an hieſiges Wäyſen-Hauß vermöge der in der Police enthaltener Clauſul: Vid. meine Explication in Notis über unſer Formular der Police, und in Supplemento von der Admiralität §. 58. & 59. Rationes Vid. in der Beliebung der Aſſeuradeurs d. A. 1704. weiln abſeiten der Aſſecuratoren darunter nichts anders intendiret wird, als daß die Differentien brevi manu und ohne weitläufftigen Proceſs mögen abgethan, und die Aſſecurati ohne Zeit-Verluſt und viele Unkoſten zu dem Ihrigen, ſo ihnen nach Recht und Billigkeit gebühret, mögen verholffen werden.

§. 102. Wenn es zur guten Mannſchaft kommt, denominiret den einen der Aſſecuratus, den andern die Aſſeuradeurs: dieſen guten Männern müſſen die Police und alle zur Sachen dienende Documenta übergeben, und rationes pro & contra eröfnet werden, welche dann alles wohl examiniren und den Vergleich tentiren.

§. 103. Wird Conſenſu partium ein Obmann dazu genommen und Partes ſubmittiren und compromittiren, können

nen ſie das Laudum ausſprechen, und hat damit die Sache ihre Richtigkeit.

§. 104. Es darf ſich aber niemand wider ſeinen Willen unter gute Mannſchaft geben, und kan auch niemand die gute Mannſchaft zu übernehmen wider ſeinen Willen obligiret werden.

§. 105. Wenn die Sache in zwey Monaht durch gute Männer nicht kan abgethan werden, gehet ſie zur Admiralität nach Maaß-Gebung der Police, vermöge Beliebung der Aſſeuradeurs d. 1697. art. 5.

§. 106. Und weiln die gute Mannſchaft eine Ahrt gütlicher Handlung, præjudiciret keiner Parthey was bey ſolcher vorkommt. arg. art. 12. Tit. 1. P. I. Stat.

§. 107. Wenn zu Abthuung eines Schadens oder Avarie die Aſſeuradeurs zwey- bis dreymahl in Comparitie gefordert worden, aber weder durch Deputirte, noch ſelbſt in Perſohn in genugſahmer Anzahl über die Helfte erſcheinen, ſtehet dem Aſſecurato frey, nach Abfluß von zwey Monahten die Sache auf der Admiralität klagbahr zu machen.

§. 108. Wenn aber die Deputirte, oder die Aſſeuradeurs ſelbſt über die Helfte compariren und die ſtreitige Sache abthun, iſt billig daß die Abweſende ſich ſolches mit gefallen laſſen müſſen, ohnangeſehen es ſonſt heiſſet: *Quod Omnes tangit ab Omnibus eſt approbandum*; weiln ſie eines theils die Deputirte ſelbſt wehlen, andern theils bey denen Comparitien ordentlich gefodert werden, um ihr Intereſſe ſelbſt obſerviren zu können. Vid. art. 8. der Aſſeuradeurs Beliebung d. 17 Mart. 1697.

§. 109. Die Premie muß ohne Unterſcheid contant bezahlet werden, Cod. Ludov. Lib. 3. Tit. 6. art. 6. gleich denn auch bey der Unterzeichnung der Aſſeuradeur Premie contant

 empfan-

empfangen zu haben, bekennet, und dem Mackler wegen des Empfangs quitiret. Vid. Amſt. Wilk. d. 5 Decemb. 1620. Item Beliebung der Aſſeuradeurs d. 29 Decemb. 1677. bey 100 Rthlr. Straffe an hieſigen Peſt-Hof, und daß Sie keine Aſſignationes annehmen, noch offenſtehende Rechnungen halten wollen, welches confirmiret d. 15 Decemb. 1679. und 1697. d. 17 Mart. art. 6. Vid. Amſterd. Ord. *nopende de betaeling van de Premie als oock het Loon der Mackelaardy. d.* A. 1610.

Wie es vor dieſem mit der Auszahlung der Premie gehalten, nemlich daß der Aſſecurat ſolche ſelbſt bezahlet, der Aſſeuradeur ſolche demſelben fidiret, auch in Cas von Schade ſolche zu decourtiren ſich reſerviret, zuweiln durch den Mackler bezahlen laſſen, zuweiln nicht, die Aſſeuradeur bald die Premie empfangen zu haben, bald nicht *in* der Police exprimiret, bald die Clauſul, welche in den alten Policen enthalten: *bekennen betaelt to ſien van den prys van deſe Verſeckering door de handen van N.* bald ſtehen laſſen, bald ausgeſtrichen &c. wodurch denn, weiln die Bezahlung und Empfang der Premie de eſſentia Contractus, und ohne Premie keine Aſſeurance ſeyn mag, ſchwere Diſpute entſtanden. Vid. Dn. Rutgeri Ruland JC. Erörterung der ſchweren Frage: Ob der Schade zu bezahlen, wenn keine *Premie* bezahlet worden. d. A. 1630. Die Premie aber zu reguliren und auf einen gewiſſen Fuß zu ſetzen, wie vor einigen Jahren auch hieſiger Orten ad Praxin zu bringen tentiret, wovon man ein ſchön Project beym Aitſma ad A. 1629. findet, ſeyn gar gute Gedancken, aber nicht practicabel gefunden, weiln dieſes Werck auf privat Speculation meiſtens ankommt, und keinen Zwang leiden will.

§. 110. Allein die contante Zahlung wird nicht obſerviret, und der Aſſeuradeur ſtehet gerne der Commodität

wegen

Digitized by Google

wegen mit den Mackler in Rechnung, auch öfters der Geaſſecurirte ſelbſt, und läſſet ſich für die Premie als verſchoſſen debitiren, welches einen confuſen Krahm durch einander abgibt, und nichts als Schaden und Weitläufftigkeit nach ſich ziehet. Darum iſt Richtigkeit beſſer: bey Empfang iſt kein Schade, und es iſt des Macklers Schuldigkeit.

§. 111. Wenn aber die Mackler die Premie verſchoſſen, und von den Geaſſurirten nicht remburſiret werden, haben ſie das *Jus taciti pignoris & retentionis* an der Police. Neue Rotterd. Ord. art. 81.

§. 112. Kein Mackler muß Handlung treiben, oder Folio in Banco haben, noch weniger bey Schiff und Ladung directe oder indirecte intereſſiret ſeyn, auch ſich überall mit der Aſſecurance weder active noch paſſive bemengen. Vid. §. 26. præced.

§. 113. Er muß von ſeinen Aſſecurancen ein accurat Buch und Regiſter halten, alle Clauſuln und Conditionen der Policen, wie auch alle Intimationes, und was bey den Comparitien paſſiret, umſtändlich mit Datum und Tag notiren, damit, wenn es auf des beeydigten Macklers Auſſage öffters ankommt, er im Stande ſey, eine beſtändige und genughaffte Nachricht geben zu können. Rotterd. A. O. art. 21. ubi: bey Straffe des Verluſts ihrer Courtage und viermahl ſo viel an die Arme, auch der Suſpenſion und Verluſt ihres Officii.

§. 114. Die Aſſecurance-Mackler haben hier an Courtage ein Quart von den Geaſſecurirten und ein Achtel pro Cento von dem Aſſeuradeur, wie ſolches A. 1677. von denen Aſſeuradeurs beliebet, zu genieſſen. Wann aber die Premie zwo pro Cento und darunter, darf der Aſſeuradeur das Achtel nicht bezahlen, nach der Beliebung von 1683. d. 15. May.

Lit A.

Lit. A.

Mandatum,

Wegen der Aſſeurance-Compagnie und Actien-Handels/ den 19 Julii 1720.

Demnach E. E. Raht mit groſſer Befreimbdung und Mißfallen vernommen, welchergeſtalt einige Privati unter dem Prætext einer Aſſeurance-Compagnie ſich eigenmächtig unternommen, einen ſo genannten Actien-Handel zu veranlaſſen und anzufangen: Daraus aber gar viele gefährliche und dem Publico ſo wohl als Privatis höchſtnachtheilige Folgen zu beſorgen; Als hat E. E. Raht Seinen obhabenden Obrigkeitlichen Pflichten nach, darzu nicht ſtille ſitzen können, ſondern ſich genöhtiget gefunden, allen ſolchen Actien-Handel hiemit gäntzlich zu unterſagen, mit der Verwarnung, daß diejenige, ſo ſich damit meliren, daraus kein Recht noch Action zu Gerichte zu genieſſen, ſondern daß ihr getroffener Handel gäntzlich werde caſſiret und annulliret werden, zu gewarten haben ſollen. Wie denn auch den Mäcklern hiemit bey Verluſt ihrer Function und andern willkührlichen Straffen aller Mackeley mit ſolchen Actien ſich zu enthalten, ernſtlich anbefohlen wird. Wornach ſich ein jeder zu richten und für Schaden und Straffe zu hüten hat. Actum & Decretum in Senatu publicatumq; ſub Signeto Veneris d. 19 Julij A. 1720.

Lit. B.

Lit. B.

Vergleich der Aſſecuratoren in Hamburg/ über nachfolgende Puncten, die Aſſeurantz betreffend.

Anno 1677. den 29 Decembr.

Nachdem bey dieſen gefährlichen und beſchwerlichen Zeiten viele Räubereyen zur See, Aufbringungen und Confiſcirungen der Schiffe und Gühter entſtehen, deñoch ungeachtet ſothaner groſſen Gefahr, nicht allein die Premien müh- und langſahm mit Verdruß eingebracht werden müſſen, und zu Zeiten gar zurücke bleiben, ſondern auch die beſchwerliche Averien dergeſtalt anwachſen, daß endlich dadurch eine gäntzliche Erſtickung der Verſicherung, und conſequenter ein Ruin der Commercien und See-Trafiquen zu beſorgen, als haben wir Endes-benannte Aſſecuratores, um dieſen Unordnungen vorzubeugen, und damit wir nicht länger das Netz vergeblich auswerffen, noch viel hundert und tauſenden ohne Genieſſung der uns competirenden Premien periclitiren mögen, uns mit einander gutwillig dahin verglichen und vereinbahret, maſſen wir hiemit nochmahlen Kraft dieſes uns vergleichen und vereinbahren, auch feſtiglich dabey angeloben, bey Ehre und Treue, und bey Straffe ein hundert Reichsthaler am Peſt-Hofe, daß niemand hinführo eine Police unterzeichnen wolle, es ſey dann

I.

Daß die Premie bey Unterſchreibung der Police alſobald in contant Geld, und keinen Aſſignatien, offen ſtehenden Rechnungen, oder was Nahmen es ſonſten haben möge, bezahlet werde.

II.

Daß deutlich in der Police exprimirt ſtehe, wann die Avarie nicht über drey pro cento lauft, daß der Aſſecurator dieſelbe nicht zu bezahlen ſchuldig ſeyn ſoll.

III.

Hingegen verpflichten wir uns bey benannter beliebten Straffe, wann (das GOtt verhüte) Schade fällt, denſelben von der Zeit ab, daß der behörliche Beweiß davon eingebracht, innerhalb zwey Monaht völlig, oder mit Kürtzung 2 pro Cent alſobald zu bezahlen.

IV.

Sollen die Mäckler für ihre Mühe, daß ſie die Premie bey der Police bringen, $\frac{1}{8}$ pro cento (und nicht mehr) von der gezeichneten Summa haben. Uhrkundlich haben wir dieſes wohlwiſſendlich auf zwey Jahr Feſt-Haltung eigenhändig unterſchrieben. Actum Hamburg, den 29 December, Anno 1677.

Anno 1679. den 15 Decembr.

Auf unten geſetzten Dato haben wir untergeſchriebene Aſſecuratores den hierneben ſtehenden Vergleich auf vier nach einander folgende Jahren prolongiret, und verſprechen bey Ehr und Treu, demſelben in allen Puncten richtig nachzuleben, bey Pœn der darein benannten ein hundert Rthlr. am Peſt-Hofe.

Uberdem haben wir bey voriger Straffe uns aufs neue vereinbahret, hinführo keine Police zu unterzeichnen, darinn die Wörter, freye oder unfreye Perſohnen, Schiffe und Güther, geſetzt.

Noch wird hinbey gefüget, daß diejenige Mäckler, ſo wegen der drey pro cento Avarie in der Police nichts gedencken,

dencken, und die Wörter frey oder unfrey, hinein ſetzen, ihr ⅛ pro Cento Cortagie ſollen verluſtig ſeyn, ohne Arg oder Liſt. Geſchehen in Hamburg den 15 Decemb. A. 1679.

Anno 1683. den 15 May.

Auf untergeſchriebenen Dato iſt dieſer Vergleich abermals auf zwey nach einander folgende Jahre (von dieſem nechſtkommenden Medio Junii anzurechnen) prolongiret, und haben bey voriger Straffe uns verglichen, daß es hinführo mit denen Mäcklern wegen der Premie ſo zwey pro cento und darüber iſt, bey der Vergütung des ihnen verſprochenen ⅛ pro Cento von der gezeichneten Summa verbleiben ſoll, was aber unter 2 pro Cento iſt, davon ſollen ſie nichts haben. Geſchehen in Hamburg, den 15 May A. 1683.

Anno 1687. den 3 Jan.

Auf unterſchriebenen Dato iſt dieſer Vergleich nochmahls auf vier Jahr prolongiret, und verglichen, (von primo Martii anzurechnen) hinführo keine andere Policen zu zeichnen, als darinn nebenſt der excipirten Avarie mit ein gedruckt, frey von ordinari Loots-Geld, und bey ein hundert Reichsthaler Straffe am Peſt-Hofe des jenigen Contrahenten, welcher ſich bey fürfallender Differentie den andern im Gericht, und nicht vermöge Contracts bey guten Männern belanget, auch ſollen die Mäckler, ſo andere Policen præſentiren, ihr ein Achtel pro Cento Cortagie verluſtig ſeyn. Geſchehen in Hamburg, den 3 Jan. A. 1687.

Anno 1693. den 9 Febr.

Haben wir Ends Unterſchriebene Aſſecuradeurs nach reiffer Erwegung über nachfolgende Puncta uns vereint-

get und verglichen, daß ſolche bey hieſigen Aſſecurantien hinführo obſerviret, und unverbrüchlich gehalten, und keine Policen ſollen gezeichnet werden, darinnen folgende Puncten nicht mit eingedruckt und begriffen ſind, bey vorerwehnten 100 Rthlr. Straffe am Peſt-Hofe, nemlich: *Met Conditie, vry van 3 pro Cento Avarie, als die niet hooger loopt, en van't ordinari Loots-Geld, en ſoo daer Zee-ſchaede aen Goederen bevonden wiert, ſall nae't Stadt-Boeck vervaaren worden, en men dien volgens ſich geene generale Haverien onderwerpen.*

So See-Schade auf Güthern ſich befinden möchte, weiln die general Haverie, ſo weit daſſelbe betrift, abgeſtellet wird, ſo ſoll zwar der Taxadeur vor als nach ſolchen befindlichen Schaden taxiren. Und wann es denen Aſſecuratoren hernach gefällig, können ſie ſolche taxirte Güther beſichtigen, jedoch ſoll daſſelbige innerhalb 2 a 3 Tagen geſchehen, wo nicht, bleibt es bey der Taxation des ordentlichen Taxadeurs, und was alsdann an Schaden gefunden, müſſen Sie ſich gefallen laſſen, und denen Geaſſecurirten pro rata ihrer gezeichneten Summen gut thun, oder die Gühter zu behalten gehalten ſeyn; Und ſoll oben ſtehender Vergleich ſeinen Anfang nehmen den 1 May A. 1693. und biß den 1 May des folgenden 1694ſten Jahrs continuiret oder ferner prolongiret werden.

Anno 1697. den 17 Martii.

Iſt alles obige wieder confirmiret, und weiter verabredet:

I.

Daß nach dieſen in allen Policen ſoll geſchrieben werden, gleich es in Holland gebräuchlich iſt, was vor Zeitung der Geaſſecurirte von dem Schiff und Gühtern, darauf er will verſichern laſſen, hat, inſonderheit ob das Schiff vertro-

cken,

cken, oder noch liege, wie auch die Kauffmannſchafften, darauf die Aſſecurance geſchicht, ſollen geſpecificiret werden, um zu wiſſen, ob es auf bederbliche oder unbederbliche Waaren; ſolte aber keine Nachricht davon gegeben werden können, und alſo nur Kauffmannſchafften in der Police geſtellet würden, ſo ſoll es an Seiten der Aſſecuradeurs conſideriret werden, als verderbliche Kauffmannſchafften.

II.

Iſt auch feſt geſtellet, wann ein Schade oder Avarie nachgeſehen und abgethan, daß dem Aſſecurirten oder ſeinem Gevollmächtigten frey ſtehe, nach Belieben bey dem letzten oder erſten Aſſecuradeur ſeine Zahlung zu fordern, ohne Unterſcheid darinnen zu machen nöhtig zu haben, zu dem Ende einem jedweden eine Rechnung, ſo bald möglich, ſoll gegeben werden von der Forderung; Und ſo innerhalb 2 Monaht von dem dato an, daß die Abforderung geſchehen iſt, die Zahlung nicht erfolget, ſollen die 2 pro Cento nicht gekürtzet werden, vermöge des 3ten Articuls des Vergleichs von A. 1677.

III.

Daß in der Police zu drücken, daß von allen Schaden und Avarien, ſo in Europa geſchehen, innerhalb Jahres-Friſt an denen Aſſeuradeuren Intimatie und Nachricht von dem ergangenen Schaden müſſe gethan werden, bey Verluſt der Foderungen.

IV.

Soll in der Police gedrucket werden, daß die geſchriebene Conditiones allmahl die Præference vor das Gedruckte haben ſollen, und wann auch etwas darinnen enthalten, das gegen das Gedruckte lieffe, ſoll ſolches angeſehen werden als eine Exception gegen das Gedruckte, und expreſſer

ſer Vergleich zwiſchen Aſſecurirten und Aſſecuratoren getroffen.

V.

Daß bey demjenigen, ſo in der Police ſtehet, ſich an gute Mannſchafften zu unterwerffen, ſoll gedrücket werden, bey 100 Rthlr. Straffe ans Wäyſen-Hauß zu bezahlen, von derjenigen Parthey, ſo ſolchem nicht nachleben wolle: ſolten ſie aber innerhalb 2 Monaht nicht damit zu Ende kommen, ſoll eine jede Parthey ſein Recht weiter zu ſuchen Macht haben.

VI.

Weiln in dem Vergleich von A. 1677. die Premie contant zu empfangen und zu bezahlen, bey Straffe 100 Rthlr. durch den Aſſeuradeur zu zahlen beſchloſſen, wird ſelbiges hiermit nochmahls wiederholet, und wer bey Zeichnung der Police das Geld nicht gegenwärtig empfängt, ſoll in vorgemeldte Straffe vor hieſige Armen-Häuſer verfallen ſeyn.

VII.

Soll künfftig ein jeder Aſſeuradeur gehalten ſeyn, beyzuſchreiben in der Police, wie viel Premie er empfangen habe.

VIII.

Sollen die Aſſecuradeurs gehalten ſeyn, wann ſie 1 a 2 biß 3 mahl über eine Sache gefodert werden, zu compariren, wer aber alsdann nicht erſcheinet, ſoll ſich gefallen laſſen, was die Anweſende darinnen ſchlieſſen werden. Geſchehen in Hamburg, den 17 Martii A. 1697.

Anno 1704. den 22 Decemb.

Iſt alles obige wieder geconfirmiret: Und weilen ſeithero A. 1697. da der letzte Vergleich gemachet worden, verſchiedene

ſchiedene Puncta, ſo wie hie oben zu leſen, damahls und vor deme verabredet geweſen, in einigen Abgang gerahten, und zu beſorgen, daß dadurch dieſelbe mit der Zeit faſt gar wiederum aus der guten Uſance kommen möchten, ſo iſt nöhtig befunden, darüber in ſpecie wiederum zu deliberiren, da man dann ſchlüſſig geworden.

I.

Daß man ſich vorerſt auf Zwey nach einander folgende Jahren, welche vom 1 Februarii künfftigen 1705ten Jahres ihren Anfang nehmen ſollen, verbinde (wie es auch, als hievorn erwehnet, den 29 Decembris A. 1677. bereits abgeredet worden) bey Ehr und Treue, und bey Straffe 100 Rthlr. dieſe zwey Jahre durch, keine Police zu unterzeichnen, ſo ferne denen Aſſecuratoren nicht durch den Mäckler, ſo die Parthey thut, die premie contant dabey bezahlet wird, und falls ein Mäckler, ohne die Premie contant dabey zu bezahlen, eine, oder mehrere Parthey zeichnen zu laſſen ſich unterſtehen würde, ſoll er dadurch ſeines Achtels pro Cents, als welches ihm zufolg erwehnten Vergleichs von A. 1677. deswegen zugeleget worden, von ſolchen Partheyen ipſo facto verluſtig ſeyn. Wann aber die Premie in Banco ſoll bezahlet werden, kan der Aſſecurator zwar die Police zeichnen, allein unter der expreſſen Formul: *Premie in Banco* zu empfangen; doch iſt dahin auch in dieſem Fall von Seiten der Aſſecuratoren zu ſehen, daß ſothane Premie in zwey oder drey Tagen in Banco empfangen werde, um alle Gelegenheit, obiger zu eines jeden Nutz und Beſten, auch mehrer Richtigkeit abzielender Intention zu contraveniren, um ſo viel gewiſſer aus dem Wege zu räumen

II.

Weilen auch in dem den 15 Decembris A. 1669. gemachten Vergleich enthalten, daß man hinführo keine Police

lice unterzeichnen wolle, darinnen die Wörter freye oder unfreye Perſohnen, Schiffe und Gühter geſetzet; So wird es feſtiglich dabey gelaſſen, und weilen, an ſtatt dieſer Worte, man eine zeithero im Gebrauch gebracht, in der Police zu ſchreiben: Vor des *Geaſſecurirten* oder jemandes anders Rechnung, welches in der That gleichen Effect mit deme hat, was vor dieſem in der Police die Wörter freye oder unfreye Perſonen, Schiffe und Gühter möchten im Verſtande und Begrif gehabt haben, ſo wird dieſer Articulus hiemit dahin gedeclariret, daß wann hinführo in denen Policen die Wörter geſetzet werden: Vor ihme oder jemandes anders Rechnung, es allemahl ſo verſtanden werde, daß derjenige, vor deſſen Rechnung die Aſſecurance geſchehe, eben ſo frey ſeyn müſſe, und nicht unfreyer, als die Perſohn, der die Police für ſeine, oder jemand anders Rechnung zeichnen *läſſet*, ſelber iſt. Solte aber Aſſeurance geſchehen, für Freunde Rechnung, welche freyer oder auch unfreyer, als der Geaſſeurirte ſelber iſt, oder auch nur zweifelhaft, ob ſolches ohne Mühe durch den Geaſſecurirten könnte dargethan werden, ſo ſoll der Geaſſeurirte allemahl gehalten ſeyn, in der Police deutlich exprimiren zu laſſen, welches Potentaten Unterthan ſothaner Freund ſey, vor weſſen Rechnung die Aſſeurance geſchicht, damit man die Premie nach Proportion der Gefahr reguliren könne.

III.

Da dann auch A. 1687. den 3. Jan. im Vergleich mit geinſeriret, und A. 1697. den 17. Mart. im 5ten Articul geconfirmiret worden, daß gleich in den Policen mit deutlichen Worten gedrucket, und alſo von Seiten des Geaſſecurirten ſo wohl als des Aſſecuratoris, angenommen worden, daß wann einige Differentzien ſolten vorfallen, die Partheyen zufrieden ſeyn, ſich zu ſubmittiren in 3 neutrale Kauf-

leute

leute dieſer Börſe, und was dieſelbe, oder 2 von ihnen ausſprechen ſolten, von denen Partheyen, von ſolchem Werth ſolte gehalten werden, als wann daſſelbe bey dem Kayſerlichen Cammer-Gericht geſententiiret wäre, ſo daß die Partheyen nicht vermögen, ein ander in einig Recht zu beſprechen, bey Straffe 100. Rthlr. an das Wäyſen-Hauß; doch, daß wann es in zwey Monahten Zeit nicht abgethan würde, beyden Partheyen ihr Recht zu ſuchen, ſolte unbenommen ſeyn, welches dann allen Inhalts nochmahls confirmiret wird. Da ſich aber befindet, daß dergleichen Contract zwiſchen Geaſſecurirten und Aſſecuradeurs gemacht entgegen, dennoch ohne vorhergängige Arbitrage gleich zu Gericht gegangen, auch wann Gegentheil, dieſen Punct der Police geopponiret, doch nicht darauf reflectiret werden wollen, an Seiten der Aſſecuratoren, darunter aber nichts geintentiret wird, als daß die etwann entſtehende Differentzien auf dieſen Fuß brevi manu. und ohne weitläufftige Proceſſen mögen abgethan, die Aſſecurati auch ohne Zeit-Verluſt und viele Unkoſten zu dem Ihrigen, ſo ihnen nach Recht und Billigkeit gebühret, mögen verholffen werden, als iſt von denen Aſſecuratoren beliebet worden, daß mit denen Deputirten des Commercii zu reden, damit ab Seiten Commercii E. E. Hochweiſen Rahte vorgeſtellt werden möchte die Nohtwendigkeit und der Nutz dieſer Reſolution, um denſelben zu erſuchen, dieſen Punct der Arbitrage zu confirmiren, folgbar mit der Hochlöblichen Admiralität den Schluß zu nehmen, daß keine Aſſecurantz-Sachen von derſelben angenommen werden, welche nicht vorhero vor Gute Männer geweſen, und von ſelben in 2 Monahten nicht haben können zur Richtigkeit gebracht werden.

IV.

Da auch viele Sachen ſich öffters hervor thun, welche

von der Natur ſind, daß ſie weder der Arbitrage noch des Gerichtlichen Proceſſes bedürffen, ſondern zwiſchen Aſſeuradeurs und Geaſſecurirten ſelbſt, gütlich können abgethan werden, doch aber ſich auch wohl begiebet, daß wann der Geaſſecurirte die geſammte Aſſecuratores zuſammen zu treten erſuchet, ſelbige wohl ein oder mehrmahlen nicht ſtarck genug ſich einfinden, um etwas ausrichten zu können, wesfalls, um Zeit zu gewinnen, die Aſſecuratores einige aus ihrem Mittel zu bevollmächtigen ſich bequemen, um deſto füglicher durch dieſelbe mit dem Geaſſecurirten die Sachen zu adjuſtiren und abzuthun. Da aber dem Geaſſecurirten in alle Wege bald möglichſt zu dem Seinigen zu verhelffen man ab Seiten der Aſſecuratoren gäntzlich gemeynet, als hat man ſich dahin vereiniget, und dem Geaſſecurirten zugeſtanden, daß wann in dergleichen Sachen darüber *gütlich* tractiret werden ſoll, von Seiten der geſammten Aſſecuratoren, welche auf der Police quæſtionis gezeichnet, ein oder zwey Gedeputiret, und aus ihren Mittel benennet worden, alsdann der Geaſſecurirte gleichfalls bemächtiget ſeyn ſolle, ein oder zwey, welche ihm beliebig, von den auf derſelben Police ſtehenden Aſſecuratoren dabey zu benennen, welche denen von den Aſſecuratoren benannten adjungiret werden ſollen; und dieſe zwey oder vier aus den geſammten Aſſecuratoren dieſer Aſſeurantie alsdann Macht haben ſollen, im Nahmen ihrer aller mit dem Geaſſecurirten nach der Billigkeit zu tractiren. Wann ſothane gedeputirte Aſſecuratores das verglichene Quantum unter der Police werden geſchrieben haben, wollen die Aſſeuradeurs nicht allein ingeſammt ſich ſolches gefallen laſſen, ſondern auch daſſelbe prompte und ohne einigen Auffenthalt bezahlen.

V.

Weilen auch in dem Vergleich von Anno 1697. den

17 Mart.

17 Martii im 1. Articul enthalten, daß nach dieſem in allen Policen ſoll geſchrieben werden, gleich es in Holland gebräuchlich iſt, was vor Zeitung der Geaſſecurirte von dem Schiff und Gühtern, darauf er will verſichern laſſen, hat, inſonderheit, ob es vertrocken oder noch da liege, und dieſes Membrum ſothanen Articuli auch ziemlich in Abgang gekommen, als iſt man dahin einig geworden, daß nach dieſem in allen Policen, welche nach Dato vom 1 Februarii 1705. gezeichnet werden, müſſe geſchrieben werden, unter welchem Dato und was vor Zeitung der Geaſſecurirte von dem Schiff und Gühtern, darauf er will verſichern laſſen, habe, inſonderheit ob es vertrocken oder noch da liege, und ſoll der Mäckler, der ſolches in der Police zu ſchreiben nachläſſet, ſeines Achtels pro cento verluſtig ſeyn.

Lit. C.

Formula Juramenti des Taxadeurs der Kaufmanns-Gühter.

Ich lobe und ſchwere zu GOTT dem Allmächtigen, daß ich E. E. Rahte und dieſer Stadt will getreu und hold ſeyn, ihr Beſtes ſuchen und Schaden abwenden, als ich beſt kan und mag, und in meinem mir anbefohlenem Amte des Taxirens der Haverey und See-Schadens an Gühtern und Waaren, ſo dennoch GOtt gnädiglich abwenden wolle, mit höchſtem Fleiſſe und nach beſtem Vermögen, Wiſſen und Verſtande ohne Aufhaltung verfahren, und in ſolchem Taxt keine Perſohn, Freund- oder Feindſchaft anſehen, weniger Gifft oder Gabe von jemand nehmen, oder von andern nehmen laſſen, ſondern alles, was mir vorkommt, ohne allen Eigennutz rechtmäſſig und unpartheyiſch,

wie es in der That und Wahrheit ſich befindet, nach meinem beſten Verſtande wardiren und ſchätzen, auch davon richtig Buch halten, damit diejenige, welchen daran gelegen, allezeit davon Abſchrift haben und erlangen können. Ich will auch von denen von mir taxirten Waaren ſelbſt nichts kauffen oder für mich kauffen laſſen, weniger als Mackler verkauffen, oder zu verkauffen Anlaß geben, und darzu animiren, oder ſonſt mit andern Leuten oder Mäcklern darüber heimliche Verſtändniß pflegen, und im übrigen allewege in meinem Beruf mich alſo bezeigen, wie einem redlichen Mann zuſtehet, auch niemand über die mir vorgeſchriebene Gebühr beſchweren. So wahr ꝛc.

Lit. D.
Taxadeurs Schragen/
revidiret den 11 Mart. 1656.

	Marck	ß
Für eine Kiſte weiſſen Zucker zu taxiren, bekommt er	1	8
Für eine Kiſte Maſcobado	1	-
Für eine Rolle Braſiliſch Toback	-	4
Für einen Sack Schmack oder Lorbeeren	-	4
Für einen Sack Limonien-Schalen	-	8
Für ein Fäßlein Roſinen	-	4
Für einen Korb dito	-	2
Für ein Faß Rohtſcheer	-	5
Für ein Stück Pflaumen	-	8

Von andern Waaren, ſo alhier nicht ſpecificiret, hat er zu genieſſen nach dem Wehrt derſelben á 1 ß. von jedem Pfund Flämiſch.

Supple-

Digitized by Google

SUPPLEMENTUM VII.

Von der
Pilotage, Düpe und Haven-Ordnung.

Wir haben vorhin an verſchiedenen Ohrten unſers Statuti von *Piloten* etwas angetroffen, als in art. 19. daß kein Schiffer einem andern ſeinen Piloten untermieten und abſpannen ſoll, und in art. 20. Tit. XIV. von einem untüchtigen Piloten, dann in art. 10. Tit. XVI. von Piloten-Gelde, wie auch in Not. ad h. t. wie dieſes in Avarie entweder der kleinen oder groſs gut gethan werde. Wann aber wie bißher dieſe Materie nur remiſſive tractiret, das Pilotage-Werck aber mit zum Schiff- und See-Recht gehöret; ſo erfodert der Sachen Nohtwendigkeit, davon in dieſem Supplemento ausführlicher zu handeln.

§. 1. *Pilote*, Belgis: *Pylote*, iſt ein zuſammengeſetztes Wort von Pylen, die Tieffe des Grundes zu unterſuchen, und Loot oder das Bley an einer Corde oder Line von gewiſſer Faden Länge, mit Knoten abgetheilet, befeſtiget, um, wenn es ins Waſſer gelaſſen wird, in continenti die Tieffe der Gründe wiſſen zu können, und wird dieſes Pylen und Lootſen gebraucht auf Loots-Manns Fahr-Waſſern im Ein- und Ausſegeln der Revieren oder See-Gaten nach eines jeden Orts Gewohnheiten und Ordnung.

§. 2. Es iſt auch noch ein ander Inſtrument die Tieffe zu ergründen bey den Schiffs-Leuten bekannt, welches die Pflichtgehr genennet wird, ſo in einer Stange beſtehet, worauf mit Farben die Faden und Fuß-Maaſſe abgezeichnet, welches ſie auf Ströhmen gebrauchen, an Orten, da es

nicht gar zu tief, womit ſie geſchwinder als mit dem Loot zu Wercke kommen können.

§. 3. Deſigniret alſo das Wort Pilote zugleich mit die Profeſſion ſeines Ambts, welches er durch den Gebrauch dieſes Inſtruments oder Loots exerciret.

§. 4. Er wird auch daher ein Loots-Mann genennet, Gallis: *Loçman*, ſonſt auch *Pilote*, *Lamaneur*. In dem Wisbuiſchen See-Rechte art. 36. *Loetſage*, von welchem unſere alte See-Rechte einen Leits-Mann und Gleidſager gemacht. Vid. Stat. Vetus P. 41. und was ſich in meiner Einleitung ad d. art. 36. Wisbuiſchen See-Recht notiret findet.

§. 5. Dieſemnechſt iſt ein Pilote hieſiger Orten die Perſohn, welche gebührend examiniret und wegen befundener Tüchtigkeit, Wiſſenſchaft und Erfahrung der Tieffe und Gründen auf hieſiges Fahr-Waſſer beſtellet und beeydiget, um die aus der See ankommende Schiffen gegen Erlegung eines gewiſſen Lohns und Loots-Geldes ſicher von und auf die Elbe zu bringen.

§. 6. Es iſt aber die Pilotagie eine alte Verfaſſung, und iſt zu erweiſen, daß A. 1607. ſchon Piloten publicis ſumtibus gehalten. Von A. 1639. findet ſich ein Pilotage-Mandat und Ordnung, ſammt einem Schragen des Piloten-Geldes. Vid. Adjunct. ſub A. Es iſt aber der Zeit die Gewohnheit geweſen, daß die Piloten von der Schar-Tonne an, welche die äuſſerſte gerechnet, die Elbe befahren, und ankommende und abgehende Schiffe auf- und abgebracht. Und haben die alten Piloten ihre Fahrzeuge ſelbſt halten müſſen, bis 1640. eine Galliote auf der Admiralität-Koſten erbauet worden. Wie aber A. 1655. durch deren Fahrläſſigkeit ein ſchwer Unglück arriviret, indem vier reichbeladene Schiffe auf einmahl verunglücket, ſo iſt in folgenden Jahren das Pilotagie-Werck beſſer

Digitized by Google

beſſer eingerichtet, indem zwey Gallioten angeſchaffet, die Zahl der Lootſen, nachdem ſie vorhero von den Schiffer-Alten examiniret, bis auf 12 vermehret, und A. 1668. eine Pilotage-Ordnung errichtet, welche nach verbeſſerten Anſtalten A. 1719. revidiret worden.

§. 7. Wir haben ſchon vorhin in dem Supplemento von der Löblichen Admiralität erwehnet, daß das Pilotagie-Weſen nach jetziger Zeiten Gewohnheit, (denn es findet ſich, daß vor 1662. die Cämerey die Helfte der Unkoſten mitgetragen. Vid. Protoc. Admiral. den 2 Novembr. 1643.) ſimpliciter von der Admiralität dependire, und ihr auch dieſerwegen die Wahlen des Loots-Inſpectoris und der beyden Loots-Schiffere competire, welche denn auch von der Admiralität beeydiget, und von derſelben beſoldet werden.

§. 8. Ein jeder dieſer Officianten hat ſeine eigene Galliote, daß alſo jetziger Zeit deren drey ſeyn; des Loots-Inſpectoris ſeine aber wird nicht anders als in Noht-Fällen nach Guhtbefinden gebrauchet. Dieſe Gallioten unterhält gleichfals die Admiralität auf ihre Koſten, wie ſie denn auch die Bekoſtigung der Leute beſorgen muß, und iſt A. 1688. das Koſt-Geld zu 7 Schilling feſtgeſetzet, unter der expreſſen Condition, daß es auch, obgleich das Korn und Proviant künftig theurer werden dörfte, nicht verhöhet werden ſoll.

§. 9. Das Haupt der Piloten iſt der Loots-Inſpector, welchem nach der Ordnung der Befehl über die Loots-Schiffer und Lootſen aufgetragen. Von deſſen Officio und Incumbentz vid. deſſen Inſtruction in Adjunctis ſub Lit B. wie auch deſſen Eyd ſub Lit. C.

§. 10. Die auf ihme folgende beyde Loots-Schiffer haben das Commando über die in ihren Gallioten befindliche

Piloten,

Piloten, und wird dieſe Ordnung unter ihnen gehalten, daß ſie alle 14. Tage, ſo lange es die Jahrs-Zeit permittiret im Creutzen in See vor die Elbe alterniren, jedoch ſo, daß der eine die Zeit über creutzet, der andere aber ihme, wenn er viel Lootſen verſetzet, ſolche, wie ſie nach gerade aufkommen, wieder zubringen muß, damit kein Mangel an Lootſen ſeyn möge, und muß der Creutzer beſtändig See halten, und ohne die höchſte Noht keine Rhede ſuchen oder auf die Elbe lauffen. Ihre Incumbentz vid. in ihren Eyde in Adjunctis ſub Lit. D. wie auch in der Pilotage-Ordnung.

§. 11. Es ſeyn 14 Admiralitäts-Lootſen, und wenn der Caſus ſich eräugen ſolte, daß ſie alle verſetzet, werden Haur-Lootſen, die ſich zu Cuxhaven genug finden, mit zu Hülffe gezogen.

§. 12. Die Lootſen aber, wenn ſie von den Schiffer-Alten vorhero gebührend examiniret und ſuffiſant befunden, werden vigore Concl. Admiralitatis d. 18. Febr. 1697. von denen beyden älteſten Bürgern auf der Admiralität, als Deputirten zur Pilotage, angenommen, von dem Herrn Secretario Admiralitatis beeidiget, und wird ihnen ein Lootsmann-Zeichen gegeben. Vid. Lootſen-Eyd in Adjunctis ſub Lit. E. und von letztern die Pilotage-Ordnung in Adjunct.

§. 13. Es ſeyn aber die Lootſen zu diſtinguiren nach ihrer Function, in die Ober- welche die Schiffe hinunter und in See bringen, und die Unter- und Cuxhavener-Lootſen, welche die Schiffe aus der See auf die Elbe bringen, von welchen letztern eigentlich alhier die Frage iſt. Conf. art. 20. der Pilotage-Ordnung.

§. 14. Weiln es in dem Loots-Weſen vornemlich mit auf die Backen und Tonnen ankommt, worauf der Inſpector nebſt den Loots-Schiffern, vermöge der Ordnung in

art. 19.

art. 19. mit Acht haben müſſen, inſonderheit bey ſtürmigten Wetter, ob die Tonnen auch von ihren Stellen vertrieben, finde nöhtig, bevor ich weiter gehe, deren hieſelbſt einige Erwehnung zu thun.

§. 15. Baacken und Tonnen, wie vorhin in dem Supplemento von der Admiralität erwehnet, unterhält die Cämerey, welche dagegen den Werck- und Backen-Zoll zu genieſſen hat.

§. 16. Baacken, Gallis: *Baliſes*, ſeyn von ſchweren in einander gefügten Eichenen Balcken in Form eines Thurms aufgeführte Gebäude, welche denen ankommenden Schiffen pro Specula und Marck-Zeichen dienen, um darnach und denen Elb-Tonnen ihren Cours auf der Elbe einrichten zu können.

§. 17. Die erſte groſſe Baacke ſtehet auf Scharhörne, die andere auf dem Neuen-Wercke, und die dritte auf Cuxhaven. Uber dieſen ſtehet noch eine kleine Backe auf das Neue-Werck, die Clapmützer, von einem in vorigen Zeiten der Elb-Troublen bekannten Commandeur Peter Peterſen Klapmütz, deſſen in Mandato d. A. 1626. in Adj. Tit. XIV. befindlich Erwehnung geſchehen, alſo benahmet, und ohnfern Cuxhaven eine dergleichen auf Strangflye, welche daher die Strangflyer genennet wird.

§. 18. Von den Tonnen, wovon weiter in §. 21. iſt zu mercken deren Ordnung, wie ſie liegen, als:

1. Vor der Elbe in See die rohte Tonne.
2. Auf der Elbe die Ketel-Tonne.
3. Die Schar-Tonne. Gegen dieſer über an dem Nord-Wall, die weiſſe Tonne aufs Vogel-Sand.
4. Die Leid-Tonne, und an dem Nord-Wall eine weiſſe, die Berger-Plat Tonne genannt.

Digitized by Google

5. Die ſchwartze Tonne vor das alte Gatt, gegen über lieget eine weiſſe.
6. Die ſchwartze Tonne vor die Kinder-Ballie, und gegen über eine weiſſe, die Steil-Tonne genannt.
7. Die erſte ſchwartze Tonne ins Gatt und gegen über eine weiſſe.
8. Die andere ſchwartze Tonne ins Gatt und gegen über eine weiſſe.
9. Die dritte ſchwartze Tonne ins Gatt und gegen über eine weiſſe.
10. Die vierdte ſchwartze Tonne auf Roshacks und gegen über eine weiſſe.
11. Die Böſchen-Tonne.
12. Die Strangflyer ſchwartze Tonne und zwiſchen dieſen beyden eine weiſſe an dem Nord-Wall, welche man vor dieſem den Möller in dem Galgen genennet, weiln ſie zur Marque gehabt, daß die Wind-Mühl zur Döſe, und der Galgenberg zu Salenborg im Geſicht in einander kommen müſſen; und gegen der Strangflyer und gegen Cuxhaven über zwey weiſſe Tonnen.
13. Die ſchwartze vor Altenbrock, und gegen dieſer über eine weiſſe.
14. Die ſchwartze Tonne vor Otterndorp.
15. Die ſchwartze Görtputts-Tonne, und gegen dieſer über eine weiſſe.
16. Die ſchwartze Tonne *benedden der Ooſt.*
17. Die ſchwartze Tonne *baven der Ooſt,* und weiter herauf
18. eine weiſſe Tonne, denn gehet der Cours über den Rücken nach St. Margarethen und Brunsbüttel und von dort der Salshörne vorbey nach der Stör, woſelbſt
19. eine ſchwartze Tonne vor die Stöhr lieget.

§. 19. Die

§. 19. Die Marquen, um nach dieſen Tonnen den Cours recht einzurichten, werden genommen von den Backen, Thürmen, Häuſern auf dem Neuen-Werck und andern Abzeichen. v. g. Von der rohten Tonne, wenn die Baack auf der Scharhörne und der Thurm auf das Neue-Werck in einer Linie übereinkommen. Der Ketel-Tonne, wenn das mittelſte Hauß aufm Neuen-Werck eine groſſe Handſpecks-Längte bey Ooſten der groſſen Backe auf das Neue-Werck kommt. Der Schar-Tonnen, wenn der Thurm auf das Neue-Werck und die groſſe Backe daſelbſt übereinkommen, und ſo weiter, wie man ſolches aus den Loots-Examinibus, welche darauf eingerichtet, des mehrern erſehen kan.

§. 20. Gleichwie aber in Zeit von Jahren die Tieffen und Sande ſich verſetzen, ſo müſſen auch dem Befinden nach die Tonnen aufgenommen und verleget werden, da es denn nicht anders ſeyn kan, als daß die Marquen ſich auch verändern, und der Lootſen ihre Examina geändert und nach den Umſtänden eingerichtet werden müſſen, wie dann auch wenn eine neue Tieffe oder Gatt entdecket wird, wie mit dem Norder- und Süder-Gatt vor einigen Jahren geſchehen, ſolche Fahr-Waſſer zur Sicherheit der Schiff-Fahrt vertonnet werden.

§. 21. Die Elb-Tonnen, wie ſtarck ſie auch mit Eiſen beſchlagen und verſehen, wie groß und ſchwer ſie auch ſonſt von Holtz ſeyn, und mit groſſen etliche Faden langen ſchweren eiſernen Ketten, und extra groſſen ſchweren Steinen im Grunde befeſtiget liegen, können doch dem Eißgang nicht widerſtehen, ſondern es reiſſet das Eiß dieſe Tonnen mit Ketten und Steine aus dem Grund weg, ſo daß ſie viele Meilen in See wieder gefiſchet, und da ſie mit der Stadt-Wapen gezeichnet alſo kennbahr von den Bergern wieder auf die Elbe geliefert und entweder gegen Berglohn, oder vermöge

Vergleichs gegen einer Reçonnoiſſance von einer Tonnen Saltz, dergleichen mich von Marne erinnere, redimiret werden müſſen: Darum, dieſe ſchwere Unkoſten zu vermeiden, des Winters einige aufgenommen, und an Stelle der Tonnen Eiß-Bojers, welche man auch Eiß- und Drift-Baacken nennet, geleget werden, wie ſolches, und daß die Veränderung der Tonnen von jeher ſchon gewöhnlich geweſen. Vid. Mand. d. A. 1628. d. 13. Nov. ſub Lit. F.

§. 22. Die Aufſicht, Aufnehmung und Verlegung der Tonnen incumbiret denen Tonnen-Legern, deren zweene beſtellet, der eine auf die Tonnen von der Stadt biß an die Störe, und der andere von dort biß an die rohte Tonne in See.

§. 23. Unter allen dieſen ſo herrlichen Veranſtaltungen finden ſich noch die beyden Blüſen auf Helgeland und Neuen-Werck.

§. 24. Von der Helgelander Blüſe notiret der Sel. Herr Dr. Caſper Danckwert in ſeiner Holſteiniſchen Chronic, daß auf dem Bredenberg dieſer Inſul ſchon von uhralter Zeit ein Pharos oder Feuer-Backe gehalten worden, ſo den See-Fahrenden bey der Nacht zum Zeichen und Nachricht gedienet. Jetzo wird die Feuerung daſelbſt, vermöge des cum Sereniſſimo Holſatiæ Anno 1673. und 1678. errichteten und nachhero A. 1705. den 7. Nov. confirmirten Vergleichs von der Admiralität unterhalten. Von welcher alſo beyde Blüſer dependiren, und wird die Feurung von ſolcher beſorget, wie ſie denn auch eine eigene Galliothe Philippus benahmt, welche Schiffer Dirck Uben führet, weſſen Eyd vid. in Adjunct. ſub Lit. G. darauf hält, welche die Stein-Kohlen aus Schottland abholen und an das Helgeland und Neu-Werck liefern muß, woſelbſt die Blüſer ſolche in Empfang nehmen, und laut mit ihnen getroffenen Contracts an die Blüſen aufbringen müſſen; Und iſt die

Zeit

Digitized by Google

Zeit zu Blüſen von dem 14. Septembris biß den erſten May determiniret. Die Feuerung des Neuen-Werck iſt gleichfals ſehr alt, und iſt kein Zweifel, da wie vorhin erwehnet auf Helgeland, auch von uhralter Zeit auf das Neue-Werck geblüſet worden. Vid. des Blüſers Eyd in Adjunctis ſub Lit. H.

§. 25. Welchergeſtalt die Lootſen ſich nach ihren Eyden und Pflichten in Aufbringung der Schiffe zu verhalten haben, iſt in der Pilotage-Ordnung enthalten, und will mich dieſerwegen ad Adjunctum ſub I. bezogen haben.

§. 26. Und weiln das Pilotage-Geld Arbeits-Lohn iſt, dabey die Admiralität nichts profitiret, ſondern zu Unterhaltung dieſes dem gemeinſahmen See-Commercio ſo heilſahmen Wercks, jährlich zuſetzet, muß kein Schiffer damit verſchonet werden, ſo gar, daß wenn auch ein Schiff keinen Lootſen an Bord hätte, ſondern nur einem aufgelotzeten Schiffe nachſiegelte, ſolches nichts deſtominder Loots-Geld bezahlen muß, wie ſolches A. 1700. auf der Admiralität decidiret.

§. 27. So wohl der Loots-Inſpector und die beyde Loots-Schiffer als auch alle übrige Admiralitäts-Lootſen müſſen zu Curhaven wohnen, damit ſie Tag und Nacht bey der Hand und nach ihrer Obliegenheit Dienſte zu thun in Bereitſchafft ſeyn mögen. Dahingegen ſeyn dieſelbe zu Ritzbüttel ab oneribus perſonalibus befreyet.

§. 28. In genere dienet zu mercken, daß alle Schiffere, wenn ſie vor einige Bajen, See-Gaten, Ströhmen ihrer Löſchungs-Plätze oder irgends, allwo ſie ſonſt aus Noht einlauffen müſſen, anlangen, an allen Orten, da es gewöhnlich, und Piloten zu haben, einen Piloten einzunehmen ſchuldig. Placat. d. 1563. Tit van Schipbrecking art. 9. Neue Rotterd. Ordon. art. 139. und Hanſ. S. R. tit. 3. art. 18. bey ein Marck Goldes Straffe. Denn obwohl es ſcheinet, daß unſer Statutum

Digitized by Google

tum in art. 10. Tit. XVI. dem Schiffer indulgiret, daß wenn er der Orten bekannt, und keines Lootſen bedürffe, daß er keinen Lootſen nehmen dörffe. Conf. Hanſ. S. R. tit. 3. art. 18. ſo iſt es doch dem Schiffer gar zu gefährlich, maſſen er dadurch in Unglücks-Fällen die Verantwortung auf ſich und ſeine Rheder ladet. Conf. l. 13. §. 2. ff. Locat. Darum er allemahl beſſer thut, daß er das Loots-Geld nicht ſparet, ſondern einen Lootſen nimmt, denn das Loots-Geld kommt dem Schiffer doch nicht zur Laſt, ſondern gehöret in Avarie. Vid. quæ not. ad Tit. XIV. in Supplemento von Avarien.

§. 29. So bald der Loots in ein Schiff übergegangen, iſt er, was den Cours betrift, Meiſter vom Schiffe, und muß der Schiffer ſo wohl, als ſein Schiffs-Volck ſich nach ſeiner Diſpoſition reguliren und ſeiner Direction folgen; handelte der Schiffer oder das Schiffs-Volck dagegen, ruhet die Verantwortung auf dieſelbe.

§. 30. Und ſo bald ein Pilote an Bord kommt, ſo muß er fragen, und der Schiffer und ſein Volck ihm aufrichtig kund machen, wie tief ein Schiff gehet, ſo wohl den Cours darnach zu richten, als weiln das Pilotagie-Geld nach der Fuß-Maſſe der Tieffe eines Schiffes bezahlet wird, ſich darnach zu achten. Conf. art. 8. und art. 23. der Pilotage-Ordnung, daß der Pilote einen Beweiß unter des Schiffers Hand dem Inſpectori bringen müſſe, wie tief das Schiff gegangen.

§. 31. Wie es mit der Bezahlung des Loots- und Oben-Geldes, wie auch des Wart-Geldes an den Lootſen gehalten wird, findet ſich alles in der Pilotagie-Ordnung determiniret, worauf ich mich beziehe, maſſen, wie in Holland gebräuchlich, hieſelbſt der Lootſe das Pilotagie-Geld regulariter nicht einnimmt, als welches nach dem 12. Art.

von

von dem Admiralität-Schreiber eingefodert, empfangen und davon Rechnung gehalten wird.

§. 32. Alle aber durch äuſſerſte Gefahr abgedrungene an denen Lootſen beſchehene übermäſſige Promeſſen und Verpflichtungen ſeyn de Jure null und nichtig. Cod. Ludov. Lib. 3. tit. 3. art. 14. Aber in Praxi hält es hart, wenn ſich der Schiffer einmahl verſchrieben; es wäre dann, daß die Foderung gar zu exorbitant und unverantwortlich geſtellet, und verſtehet ſich dieſes von auswärtigen Lootſen, denn die Unſrigen dürffen niemand über die Gebühr beſchweren.

§. 33. Sonſten gründet ſich die reciproque Obligation wegen des Loots-Geldes in Contractu Locati & Conducti, und wie der Loots das Schiff in Sicherheit für das Lohn aufzubringen gehalten, ſo iſt der Schiffer auch ſchuldig das gewöhnliche oder accordirte Lohn zu bezahlen. Wie aber die Säumige zu compelliren, findet ſich in art. 28. mehrbeſagter Ordnung.

34. Von der Lootſen Verſehen und Fahrläſſigkeit vid. art. 22. der Pilotagie-Ordnung. Wenn aber ein Loots aus Boßheit und Vorſatz ein Schiff verſegelt und auf den Grund ſetzet, meritiret er der Sachen Bewandniß nach an Leib und Leben geſtraffet zu werden. Cod. Ludov. d. l. Daß der Cörper auf eine Maſt oder Pfahl an den Ort, da die That verübet und das Schiff geblieben, gehänget werden ſoll. La Roole d'Oleron cap. 25. *Que l'on doit faire des Gibets bien hauts, ſur les Lieux propres, ou ils ont mis le dit Navire, pour y finir honteuſement Leurs Jours, & l'on doit laiſſer les dits Gibets ſur les dits Lieux en Memoire perpetuelle, pour faire Baliſes aux autres Navires.*

Mit welcher Rigeur das Alterthum die Unwiſſenheit und den Betrug des falſchen Vorgebens der Capacität eines Piloten beſtraffet wiſſen wollen, iſt aus dem 247. Cap. Lib. Conſul.

zu

zu erſehen, welches ſtatuiret: *Che tal Piloto debba perdere la teſta in continente ſenza rimedio & ſenza mercede, & il Padrone della Nave la puo far tagliar, e che non e tenuto dimandarne giuſtitia, ſe non vuole; percio che quello l'havra ingannato & meſſo a pericolo di perder ſe & tutti quanti, ancor la nave & la robba.* Concord. la Roole d'Oleron cap. 23. & 24.

§. 35. Es dienet auch inſonderheit mit zur Beföderung des See-Commercii die gute Aufſicht auf die Tieffe des Elb-Strohms, als des edelſten Kleinods des See-Commercii, damit ſolche unter der rühmlichſten Aufſicht der p. t. verordneten Herrn der Düpe nach aller Möglichkeit beybehalten und verbeſſert werden möge. vid. Rec. d. A. 1529. art. 106. Wes man mit allen Sinnen to Betering des Deepes up der Elve verwenden und to Wercke ſtellen kan, daran will E. E. Raht un gemene Börger to allen tiden nenen Flite ſparen, welches auch in Rec. d. A. 1603. art. 51. wiederholet.

§. 36. Die dazu dienende Mittel wie ſie in d. art. 51. angeführet worden, als die Reinigung und Ausdiepung der Flehten, die Abſchaffung der Bühnen im Bill- und Ochſenwärder, die Verordnung wegen der Wandfärber-Bäume, der Schlam-Kiſten, und weiter daß an den Ausflüſſen der Rönſteine Flehtwerts Roſten zu ſetzen, und was ſonſt die Verunreinigung der Flehte zu verhindern, (zu welcher Aufſicht zweene Fleht-Kiecker beſtellet,) ſonſt heilſamlich verordnet, dienen nicht zu unſerm Zweck, ſondern wir bleiben allein bey demjenigen was unter Schiff- und See-Recht mit begriffen; Vid. tamen in genere hieher gehörige Mandata d. A. 1699. d. 27. Aug. d. A. 1659. d. 8. Jul. und 1686. d. 3. Dec. in Adjunctis ſub Lit. K. L. M.

§. 37. Hieher gehöret, die Verordnung des 51. Articuls d. Rec. daß der Tieffe zum Schaden kein Ballaſt ausgeworffen werden ſoll.

§. 38. Bal-

Digitized by Google

§. 38. Ballaſt, Gallis: *Leſt*, iſt eine gewiſſe Quantität von Sand und Steinen, ſo ein Schiff nach Proportion ſeiner Gröſſe und Ladung einnimmt, wodurch es den behörigen Druck und Schwerde bekommt, welchen ein Schiff See halten zu können benöhtiget iſt.

§. 39. Dieſer Ballaſt wird nun entweder eingenommen oder ausgeworffen. Und weiln beydes der Düpe ſchädlich ſeyn kan, muß ein Schiffer ohne Anweiſung derjenigen, welchen die Aufſicht aufgetragen, keines von beyden unternehmen. Vid. Cod. Lud. Lib. 4. tit. 4. *du Leſtage & Deleſtage.*

§. 40. Dieſe Anweiſung gehöret nach unſerer Verfaſſung zu dem Ampte des Havemeſters vom Niedern-Baum. Vid. Mandat. d. A. 1653. d. 16. Sept. in Adjunct. ſub Lit. N. Das alte Geſetze, wie der Ballaſt zu nehmen, findet ſich in der Burſpracke Petri d. A. 1594. art. 17. Welck Schipper ſien Schip belaſten will, de ſchall den Ballaſt nehmen in der Süder-Siede der Elve van den Werdern und nicht van der Nord-Siede, in Pramen laden unde inſchepen, alſo dat davan nichts in de Deepe falle, de darjegen handelt, de ſchall den Toll-Herren in de *Pœne* van 10. Gold-Gülden verfallen ſien, und geſtraffet werden. Das Geſetze gegen das Auswerffen findet ſich in art. 11. P. IV. Statut. Wer ſich unter den Schiffern und Schiffs-Knechten unterſtehen würde einigen Ballaſt es ſey van Sand und Steinen oder anders aus dem Schiffe heimlich oder offenbahr in die Elbe zu werffen, ſoll ſolches mit 20. Gold-Gülden zu büſſen ſchuldig ſeyn. Conf. in beyden Fällen das vorhin ſchon allegirte Mandat von 1686. ſub Lit. M. A. 1687. hat Senatus gegen Caſten Lau und ſeine Leute wegen dergleichen Verbrechens decretiret: *Commiſſ. Dno. Præt.* die Kerl anzuhalten, und ſollen ſie entweder 10. Rthlr. Straffe bezahlen,

Lll oder

oder ins Halß-Eiſen geſtellet werden, gegen den Schiffer aber nach dem 11. *art. P. IV. Statut.* zu verfahren.

§. 41. Es iſt noch übrig einige Erwehnung zu thun der nöhtigen Aufſicht, ſo ratione des Havens und der Schiffe, wenn ſie gehavent, zu obſerviren, und wie es nach unſern Verfaſſungen damit gehalten wird.

§. 42. Denen verordneten Herren der Düpe mit Zuziehung des Ban-Hofs competiret die Direction desjenigen, was zu Unterhaltung und Verbeſſerung der Haven auf E. Hoch-Edlen Rahts-Ordre zu expediren nöhtig erachtet wird. Kommt ihnen alſo zu die Austieffung der Haven zu beſorgen, wie auch die Aufſicht der Pfalung und Kluſter-Pfale ſonſt *Duc d'Alben* genannt, und derſelben Befeſtigung mit Ketten und was dazu gehöret zu befodern.

§. 43. So wohl bey dem Niedern- als Obern-Baum iſt ein Havemeſter verordnet; und beym Niedern-Baum über dieſem noch ein Aufſeher, welcher zugleich Schiffmeſſer, Belgis: *Yck Meeſter*, deſſen Function darin beſtehet, daß er die Längte der Schiffe meſſen muß *over Stevens*, und die Weite aufs weiteſte vom Schiff, *ende de Hoolte van de opperkant van de Buyckdenning af, tot de onderkant van't Spygatt, vier voeten achter het Maſtgebindt; welcke Lengte met de Wyte eerſt ſall gemultipliceert worden, ende darna mit de Hoolte: woruyt alsdan gecalculeert en getrocken ſall worden* 180 *vierkante Voeten* (cubic: Füſſe) *voor yeder Laſt.* Vid. der Herren General Staaten Ordre op't Stuck van Ykinge d. 21. Jan. 1631. und 1636. in dem groſſen Placat-Buch.

§. 44. Dieſe Have-Meſter ſo viel den Haven betrifft ſtehen unter der Ordre und Direction der Herren, welche p. t. die Schlüſſel zum Obern- und Niedern-Baum haben, welchen dasjenige, was in den Haven von Importance paſſiret anzumelden, und deren Verordnung abzuwarten. Und die-

ſe

Digitized by Google

ſe Baum-Herren haben von demjenigen, was in dem Haven ſträfflisches paſſiret, die Cognition und das Recht zu ſtraffen.

§. 45. Die Havemeſter haben eine Inſtruction von 1636. d. 10 Octobr. welche ſich in Adjunctis findet ſub Lit. O. wie auch deren Eyd ſub Lit. P. & Q. und müſſen ſie auſſerdem was vorhin wegen des Ballaſtes erwehnet, jetziger Zeit gute Aufſicht halten:

1. Daß die Schiffe vor und zwiſchen den innerſten und äuſſerſten Bäumen und vor den Niedern-Baum längſt der Vorſetzung bey Johannis Boll-Werck und das Horn-Werck auch in dem Rummel-Haven an den Pfälen neben und hinter einander wohl vertaüet, rangiret werden, damit ſie füglich aus- und einladen können, und darunter eines das andere nicht verhindere, auch die Schiffe durch Anſtoſſen und Antreiben einander nicht beſchädigen können.
2. Daß die Fahrt frey bleibe, und die Schiffe ohnbehindert aus- und einpaſſiren können, dahero nicht geſtatten, daß die Ever, ſo aus- und einpaſſiren, die Paſſage verſtopffen, noch daß ein Fahrzeug mit ſtehenden Siegeln einſegele.
3. Daß auf den Schiffen, ſo binnen den Bäumen, in den Haven überall nicht, und auf den Schiffen, ſo auſſer den Bäumen liegen, des Sommers nach 8. und des Winters nach 5. Uhr kein Feuer noch Licht gehalten werde. Mand. d. A. 1659. d. 8 Aug. und 1672. d. 10 Dec. in Adj. ſub R. & S.
4. Daß, wenn in den Haven ein Schiff gebraget oder calfatert werden ſoll, daß er einen Ort anweiſe, daß ſolches mit Sicherheit geſchehen könne. Mandat in der Burſpracke Thomæ begriffen, jedoch nur in einigen Exemplarien incerti anni in Adjunct. ſub Lit. T.

5. Daß, wenn Schiffe zu nahe an den Bäumen oder an einander liegen, er beſorgen müſſe, daß ſie weiter von einander geleget. Wie denn auch,
6. wenn auf der Rhede bey den Haven Schiffe anckern, und Streit entſtehet, daß die Schiffe einander zu nahe liegen, den, welcher zuletzt ſein Ancker geworffen, anhalten, daß er ſein Ancker lichten und weiter von den andern ablegen müſſe, auch dahin ſehen, daß die Schiffer die Bojer auf ihre Ancker halten. Vid. art. 2. Tit. XIV.
7. Dahin zu ſehen, daß kein Pulver in dem Schiffe bleibe, ſondern daß es aus den Schiffen genommen, und an die deſtinirte Oerter gebracht werde. vig. vorangeführten Mandati ſub Lit. N.
8. Wenn ein Schiff geſchleiffet werden ſoll, daß ſolches nach dem Graßbrock gebracht, und nicht in der Have geſchehe.
9. Acht zu haben auf die Pfälungen und Duc d'Alben und was dahin gehörig, und die daran bemerckte Fehler gehöriger Orten anzumelden. Wie denn auch,
10. wenn er einige Untieffen bey und in den Haven vermercken ſolte, oder auch, daß in præjudice der Tieffe mit Einwerffung und Einſenckung allerhand Unrahts etwas vorgenommen werden ſolte, wie auch alle Bruchfällige Caſus ungeſäumt anmelden, damit die ſchuldig befundene gebührend beſtraffet werden. Und übrigens
11. gute Aufſicht halten, daß keine Deſordres und Schlägereyen unter dem Schiffs-Volck vorgehen, und ſo viel in ſeinen Vermögen ſolches zu verhindern.

§. 46. Es iſt auſſer dieſem noch eine heilſame Verordnung im Gebrauch, daß eine Schiffer-Wacht, welche aus Schiffern und Matroſen beſtehet, zu Winters-Zeiten auf dem

Eiſe

Digitized by Google

Eiſe beſtellet, welche in dem Haven des Nachts patrouilliren muß; und iſt dieſe Patrouille dieſe Zeit über, und ſo lange ſolches dauret, ſonſt Wacht frey.

§. 47. Gleich dann auch auf unſern in den Haven liegenden Convoy-Schiffen eine Mannſchafft auch zu dem Ende mit gehalten wird, um ſowohl in Feuers-Gefahr denen nohtleidenden Schiffen zu aſſiſtiren, als auch ſonſten gute Ordnung und Tranquillität dadurch zu unterhalten.

Lit. A.
Pilotage Mandat und Ordnung/ ſamt dem Schragen d. A. 1639.

Demnach die Erfahrung bezeuget, daß eine Zeithero viele Schiffe daher verunglücket, daß ſie, wann ſie auf die Elbe kommen, theils gantz keinen Piloten zu ſich genommen, theils aber Piloten zwar aufgenommen haben, aber ſolche die der Fahrt und der Tieffe ſelber nicht recht kundig geweſen; Als hat E. E. Raht mit Zuziehung des Ehrb. Kauffmanns und der Alten der Schiffer, dem Commercio und ſonderlich der Schiffahrt zu gute die Verordnung gemacht, daß hinführo unterſchiedliche erfahrne Piloten ſtetig die Elbe befahren, und die auf- und abgehende Schiffe auf- und abbringen ſollen, daher iſt ihnen nach Gelegenheit der Schiffe und des Orts ein gewiſſes hier neben *Specificirtes Pilotage*-Geld verſprochen und zugeſaget worden. Und iſt weiters darauf E. E. Rahts Befehlig, daß ein jeder Schiffer einen Piloten aufzunehmen, und da er ſich deſſen verweigern würde, nicht deſtoweniger das Pilotagie-Geld zu bezahlen, auch zu dem Schaden, da etwan das Schiff dadurch verunglücken möchte, zu antworten ſchuldig ſeyn ſoll. Da ſich auch

ein oder ander für einen Piloten ausgeben würde, ſo der Fahrt nicht recht kundig, und alſo durch deſſen verurſachen die Schiffe beweißlich Schaden nehmen ſolten, ſoll wieder dieſelbe ebenmäſſig mit ernſtlich willkührlicher Straffe verfahren werden. Actum & Decretnm 28. Octob. 1639.

Deſignation, was den Piloten ſoll gegeben werden:

Von Michaelis an bis Oſtern ſoll einem Piloten gegeben werden:

Von einem Schiff von 100. Laſt und darüber von der Schar-Tonnen an oder auſſer derſelben bis auf Glückſtadt 12 Rthlr.

Wenn das Schiff in der Süde-Elbe iſt, von der dritten oder Leyde Tonnen an bis auf Glückſtadt 9 Rthlr.

Wenn es iſt bey der Kuckshaven von dannen nach Glückſtadt 7 Rthlr.

Ein klein Schiff unter hundert Laſt ſoll nach vorgeſetzter Gelegenheit des Orts da der Pilote eingenommen wird, reſpective 10. 8. und 6. Rthlr. geben.

Von Oſtern biß Michaelis ſoll ein Schiff, das hundert Laſt und darüber iſt, von der Schar-Tonnen an oder auſſer derſelben biß nach Glückſtadt geben 9 Rthlr.

In der Süder-Elbe von der dritten, oder Leide Tonnen an biß Glückſtadt 7 Rthlr.

Von Kuckshaven an biß Glückſtadt 6 Rthlr.

Ein klein Schiff unter hundert Laſt ſoll gleichfals reſpective 8. 6. und 5. Rthlr. geben.

Lit. B.

Digitized by Google

Lit. B.

Inſtructio, wornach ſich Unſer von denen Deputirten Herren und Bürgern der Admiralität zu dem Loots-Weſen verordneter Inſpector zu richten.

1.

Für das erſte ſoll er ſeine Häußliche Wohnung zu Kucks-haven haben.

2.

Soll er fleiſſige Achtung geben, daß die Lootſen, wann ſie wieder hinunter kommen, ſich ſo fort nach der Galliothen verfügen, und ohne Noht aufs Land nicht benachtigen.

3.

Soll die kleine Galliothe Hinricus ſtets fertig und in Bereitſchafft gehalten werden, damit der Inſpector mit ſelbiger den Schiffen, ſo an Grund ſegeln, oder ſonſt Noht leiden mögten, mit Ancker, Tau und dergleichen zu Hülffe kommen könne, ſolte er auch den Nohtleidenden Schiffen mit mehren Schmacken oder Schiffen Hülffe leiſten müſſen, ſoll er ſolches fleiſſig obſerviren, doch ſoll das geholffene Schiff dafür bezahlen, was denen Schmacken Schiffern verſprochen worden, oder bey der Admiralität gefunden werden mögte.

4.

So bald die Lootſen wieder hinunter kommen, ſoll er ihnen das Contra-Zettul, ſo ſie von dem Admiralitäts-Schreiber empfangen, abfodern, und in guter Bewahrung nehmen, damit er ſie bey Ablegung der Rechnung produciren, und durch die Piloten kein Unterſchleiff geſchehen könne.

5. Soll

5.

Soll er gehalten ſeyn, zum wenigſten alle vierzehen Tage ein richtiges Verzeichniß aller Schiffe, ſo bedienet und geſprochen worden, dem Admiralitäts-Schreiber herauf zuſenden, in welchem er die Nahmen der Schiffe und Schiffere benennen ſoll.

6.

Soll er gehalten ſeyn, ſo bald die Pilotage-Rechnung jeder Zeit abgeleget worden, ſich ſofort hinunter zu verfügen, damit nichts verabſäumet werde.

7.

Da er etwas aus der Admiralität-Arſenal zum Behuef der Galliothen benöhtiget wäre, ſoll ihm darum aufzukommen nicht erlaubet ſeyn, ſondern ſolches dem Zeugmeiſter adviſiren, der es denn der Admiralität anzeigen, und darauf die Nohtdurfft hinunter geſchaffet werden ſoll.

8.

Soll er vermöge des 19. Articuli der Piloten-Ordnung ſchuldig ſeyn, mit allem Fleiß darob zu ſeyn, daß fleiſſig Achtung gegeben werde, auch perſöhnlich nebſt den Lootſen zu zuſehen, ob auch einige Tonnen oder Sand vertrieben, und da ſolches geſchehen, ſoll er befordern, daß die Tonnen wieder auf ihre Stellen geleget, die neue Sande aber den geſammten Lootſen kund gethan, und mit neuen Tonnen beleget werden mögen, imgleichen von allem, was desfalls vorgekommen, der Admiralität alle Früh-Jahr umſtändliche Relation abzuſtatten ſchuldig ſeyn.

9.

Soll er allen und jeden Puncten der Piloten-Ordnung, ſo weit ſie ihm angehen, nachzuleben, auch daß ſie in allen von den beſtalten Lootſen nachgelebet werden möge, gute Obacht zu haben ſchuldig ſeyn.

10. Da-

10.

Damit auch die Winter-Dienſte anſtatt des voriger Zeit ſo genannten Ever-Dienſtes, mit der kleinen Galliote wohl beobachtet werden mögen, ſo iſt folgendes deswegen berahmet und beſchloſſen worden:

1. Soll der Inſpector die kleine Galliote, ſo viel möglich, ſelber führen, und daferne er dann und wann jemand anders darauf das Commando auftragen ſolte, einen ſolchen ſubſtituiren, wovon er verſichert ſey, daß derſelbe alles ſo wohl obſervire, als wann er, der Inſpector ſich ſelbſt gegenwärtig befünde.

2. Will die Admiralität einen Knecht mit Koſt und Lohn ſtets darauf halten.

3. Die Piloten, wie auch der Inſpector ſollen die Tage, ſo ſie damit fahren, von der Admiralität nach Ahrt und Weiſe der andern Gallioten bekoſtiget werden, damit ſie deſto beſſer in See halten, oder auch dann und wann in die Hund-Balge lauffen, und nicht gezwungen ſeyn mögen, alle Abend wieder für die Have zu kommen, wovon dann der Inſpector eine ordentliche Deſignation halten, und bey ablegender Piloten-Rechnung zu übergeben ſchuldig ſeyn ſoll.

4. Was damit verdienet wird, ſoll in drey Theile repartiret werden, als $\frac{1}{4}$ die Löbliche Admiralität, $\frac{1}{4}$ der Inſpector, $\frac{2}{4}$ die ſämptliche Lootſen, wovon der Admiralitäts-Schreiber ein apart Regiſter, vermöge der einlauffenden Zettul bey ablegender Rechnung machen ſoll.

Und behält ſich E. E. Raht zuvor dieſe Inſtruction zu ändern, zu mindern und zu mehren. Actum Ven. d. 17 Febr. A. 1719.

Digitized by Google

Lit. C.
Piloten Inſpectoris Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich E. E. Hochweiſen Raht dieſer Stadt will getreu und hold ſeyn, ihr beſtes ſuchen und Schaden abwenden als ich beſt kan und mag: Ich will auch in meinen mir anvertraueten Inſpectoren-Dienſte fleiſſig Achtung geben, daß die Piloten-Schiffer und Piloten keine Nacht ohne Noht auf Kucks-haven in ihren Häuſern benächten, oder ſonſten einige Verſäumniß in Verrichtung ihrer Dienſte practiſiren oder einführen, ſondern in Verrichtung ihrer Dienſte den ankommenden Schiffen mit allen Fleiß aufwarten, und nach Einhalt der Pilotage-Ordnung bedienen, oder nach Anweiſung derſelben wieder ſie verfahren. Wie ich dann, um auf alles deſto fleiſſiger Achtung zu haben meine häußliche Wohnung auf Kucksbaven will nehmen, und daſelbſt beſtändig verharren, auch ohne Noht nicht herauf kommen, ſo lange einige Schiffe die Elbe annoch können hinabſegeln oder einiger maſſen darauf verwahret werden. Ich will auch denen ankommenden nohtleidenden Schiffen nach beſten Vermögen alle thunliche Hülffe erweiſen und leiſten laſſen, auch ſo viel an mir iſt, fleiſſige Achtung haben und befodern, daß die Tonnen ſtets an gehörigen Orte geleget werden, und liegen, und die aufs neue ſich legende Sande und Grinde denen Lootſen mögen bekannt und kündig gemachet werden, nicht weniger mit der kleinen Galliote, die mir anvertrauet wird, der Schiffahrt und dem Commercio alle mögliche Dienſte in vorfallenden Begebenheiten aufs fleiſſigſte ſuchen. Will auch ſonſten in allen meiner Inſtruction und der Pilotage-Ordnung, ſo weit ſie mich angehen, nachleben, und zu deren ſtete Obſervance die Piloten fleiſſig anhalten. So wahr ꝛc.

Lit. D.

Lit. D.
Loots-Galliioten Schiffer Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich E. E. Hochweiſen Rahte dieſer Stadt will getreu und hold ſeyn, die mir anvertrauete Galliote oder Loots-Boot ſammt darzu gehöriger Gerehtſchafft in gute Obacht haben, und alle Sorgfalt tragen, daß ſolche ſo viel möglich allemahl in guten Stande erhalten werden, auch will ich des gemeinen Commercii und Loots-Weſen Beſtes befodern, und deſſen Schaden nach äuſſerſten Vermögen, ſo viel an mir, abwenden, auch auf meiner Galliote unter den Piloten gute Ordnung halten, und ſelbige nicht allein, ſich ihrer Schuldigkeit und der Piloten-Ordnung gemäß zu betragen, anweiſen, ſondern auch ihnen mit guten Exempel vorgehen. Nichtweniger will ich des Inſpectoris Ordre gehorſame Folge zu leiſten, und demſelben mit aller Beſcheidenheit zu begegnen mir allemahl angelegen ſeyn laſſen, und ohne erhebliche Urſache, oder des Inſpectoris Vorwiſſen und Willen, bey Tage oder bey Nachte nicht wieder an Land kommen, noch in meiner Wohnung übernachten, weniger ohne hochdringender Noht und Vorwiſſen des Inſpectoris mit meiner Galliote binnen Kucksbaven ſegeln. Ich will auch alle und jede Schiffer ohne Unterſcheid, es ſey in der See oder auf der Elbe, ob er Lootſen in ſeinem Schiffe haben wolle, befragen, und auf den Fall, wann ſelbige verlangt werden ſolten, ſie damit verſehen, auch in Ermangelung der Piloten ſelbſt die See halten, und den Schiffen vorſegeln. Damit auch das Loots-Geld deſto richtiger einkomme, will ich alle Schiffe, ſo von mir beſprochen und bedienet werden, ordentlich mit Benennung Zeites und Ortes auch Schiffers

Digitized by Google

und Schiffs Nahmen zu Buche zeichnen, und jedesmahl dem Inſpectori auf Kuckshaven, wann es die Gelegenheit gibt, wie ingleichen dem älteſten Deputirten bey Ablegung der Rechnung, um die Mund-Koſt darnach einzurichten eine accurate Liſte davon mittheilen; ja letztlich jede Monaht zum wenigſten einmahl die Elbe ein- und ausſegeln, um die Tieffe der Elbe, als auch die Süd- und Nord-Gründe zu peylen, auch alsdann und ſonſt wann es geſtürmet hat, auf die Backen und Tonnen fleiſſig Achtung zugeben, und ſonſt alles was in der Piloten-Ordnung enthalten, und was ſonſt einem fleiſſigen und getreuen Gallioten-Schiffer zuſtehet und gebühret, thun und verrichten. So wahr ꝛc.

Lit. E.

Lootſen-Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOTT dem Allmächtigen, daß ich E. E. Hochweiſen Raht dieſer Stadt will getreu und hold ſeyn, und des gemeinen Commercii und Loots-Weſens Beſtes befordern, und deſſen Schaden nach äuſſerſten Vermögen, ſo viel an mir, abwenden. Ich will auch dem Loots-Capitain in allen, ſo er mir in meinem Ampte anbefehlen wird, gehorſahmen und des Schiffers Ordre im Ubergehen oder Uberſetzen in das Schiff, welches aufgebracht werden ſoll, ungeſäumt geleben, auch mir gefallen laſſen, wenn der Schiffer ſolche Ordre ertheilet, und nichts dagegen reden. Solte ich auch aus erheblichen Urſachen reſolviren abzudancken, will ich ſelbiges ſechs Monaht vorhero gehöriger Orten anmelden, und meine Erlaſſung ſuchen; Auch will ich, wann ich das Schiff, zu folge Ordre, an gehörigen Ort gebracht, mich alſofort wieder nach die Galliote

te verfügen, und unter des Schiffers, oder woferne ich das Schiff gantz herauf gebracht, des Admiralität-Schreibers Hand einen Beweiß, wo ich an Bord gekommen, wieweit ich das Schiff gebracht, wie tief das Schiff gangen, und wann ich ſelbiges quitiret, abfordern und dem Lootſen-Inſpectori, wie nicht weniger dem Admiralitäts-Schreiber, oder gedachten Inſpectori, die von dem Schiffer, welchen ich aufgebracht, ausgegebene Obligation, oder in natura empfangene Loots-Gelder alſofort richtig einliefern. So bald ich auch wieder zu Ritzbüttel angelanget, und dem Inſpectori meine Deſpache überreichet, will ich von Stunden an, mich wieder nach der Galliote begeben, und allemahl, wenn es der Inſpector oder Schiffer befielet, es ſey auf was Galliote oder zu welcher Zeit es wolle, bey Tage oder Nacht an Bord gehen, und nach der See zu ſegeln, und ehe und bevor ich das Schiff aufgebracht, ohn erhebliche Urſache oder des Gallioten-Schiffers Conſens, bey Tage oder Nacht nicht wieder an Land kommen, noch am Lande benachten, am wenigſten aber Schlägerey und Unluſt auf der Galliote zu verüben, ſondern mich der Ehrbarkeit, Gottes-Furcht und Nüchterkeit befleißigen, damit ich zu allen Zeiten, wann es nöhtig, bereit ſeyn möge, die Schiffe, welche aufkommen, zu bedienen, und ſelbigen ohngefehr Helgeland an Bord zu kommen; Auch ſonſt mich der Pilotage-Ordnung in allen und jeden Puncten bey der darinn enthaltenen Straffe gemäß betragen. So wahr ꝛc.

Lit. F.

Alt Mandat, wegen Aufnehmung einiger Tonnen.

Wir Bürgermeiſtere und Raht-Männer der Stadt Hamburg, fügen hiemit Jedermänniglichen, ſo die Elbe

Digitized by Google

auf- und abzuſiegeln Vorhabens, zu wiſſen, daß bey itztbevorſtehenden Winterlichen Zeiten etliche ſchwartze Tonnen ſollen aufgehoben, und an deren ſtatt, als erſtlich vorn an Uffsflacke von unten auf gegen die Kirche zum Groden, und dem Ritzbütteler Haupte über; zum andern nebenſt den Oldenbrocker Dieffe; drittens auf das Pellegriner Sand; zum vierdten oberwerts Freyborg; zum fünften nebenſt dem Bilenberge und Krutſandt; und zum ſechſten bey dem Colmer ſechs ſchwartze Eis- oder Drift-Baacken geleget werden ſollen. Wornach ſich ein jeder, dem daran gelegen, zu richten und vor Schaden zu hüten. Urkundlich wohlgemeldtes Rahtes hierunter gedruckten Stadt-Signets. Actum d. 13 Novemb. A. 1628.

Lit. G.

Eyd des Commandeurs auf der Galliote St. Philippus genannt.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich E. E. Raht und dieſer Stadt will treu und hold ſeyn, die mir anvertrauete Galliote ſammt dazu gehöriger Gerehtſchafft in gute Obacht haben und alle Sorgfalt tragen, daß ſolche ſo viel möglich allemahl in gutem Stande erhalten werde; Auch will ich die von der Löbl. Admiralität mir aufgetragene Reiſen, ſo viel an mir iſt, und Wetter und Wind zuläſſet, beſchleunigen, bey dem Einkauf der Steinkohlen und deren Empfang nach Auslieferung getreu und redlich mich bezeigen, und fleiſſig darob ſeyn, daß mir die Maaſſe und Gewichte vollkommlich geliefert werde, auch in allem der Löbl. Admiralität Beſtes, ſo viel an mir iſt, befördern, und meinem Contract gemäß mich verhalten,

auch

auch ſonſten alles thun, was einem getreuen Schiffer eignet und gebühret. So wahr ꝛc.

Lit. H.

Neuen-Wercks Blüſers Eyd.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich dieſem Rahte und dieſer Stadt auch denen Deputirten der Admiralität will getreu und hold ſeyn, ihr Beſtes ſuchen und Schaden abwenden, als ich beſt kan und mag. Ich will auch meinem anbefohlenen Ampte mit höchſten Fleiße und nach beſten Vermögen vorſtehen, mich alle Abend zu gebührender Stunde vierzehen Tagen von Michaelis an, biß Ult. April auf der Blüſe finden laſſen, das Feuer darauf anzünden und die Nacht über unterhalten: Wann aber die Elbe gefroren, daß keine Schiffe vermuhtet werden, zu Conſervirung der Kohlen, ſpahrſam mit dem Blüſen umgehen, oder das Blüſen nach Befindung ſo lange biß die Elbe wieder offen, gantz einſtellen. Ich will auch bey Empfahung der Kohlen getreu und redlich mich bezeigen, und fleiſſig dahin trachten, daß mir allſolches Maaß oder Gewichte, worzu ſich Bringer derſelben meinen Herren Principalen verbunden, vollenkommlich geliefert werde, und ſonſten meiner Herren Principalen Befehl getreuen Fleißes und nach beſten Vermögen verrichten. So wahr ꝛc.

Lit. I.

Summariſcher Einhalt der revidirten Pilotage-Ordnung. d. 17 Febr. 1719.

Das in Adjuncto ſub A. befindliche Mandat d. A. 1639. iſt die ältiſte Ordnung, welche A. 1668. d. 23 April revidiret

ret und verbeſſert, und dieſe iſt in der gegenwärtigen denuò revidiret und erläutert. Die Holländiſche Pilotage-Ordnungen, mit welchen dieſe Unſrigen meiſt in Subſtantialibus accordiren, ſeyn die alten von 1615. d. 19 Dec. A. 1617. d. 20 Jul. und wie ſolche in vielen Placaten darauf folgender Jahren begriffen; die jüngern und ausführlichſten aber, ſo wohl der Pilotagen von Huysduynen, Helder, Petten, Calans-Oog und Texel, als der auf Vlieland und Ter-Schelling, vom 15. Septemb. 1685. Deren erſten mich, um die Concordance anzuweiſen, fürnemlich bedienet habe. Sie finden ſich alle in dem groſſen Placat-Boeck. Welchem nechſt Unſere Pilotagie-Ordnung diſponiret, daß

1. Niemand der Unſrigen von Curhaven und Neuen-Werck ſich unterſtehen ſoll einige Schiffe auf die Elbe zu Lootſen, es ſey dann, daß er zuvor von denen *Alten* der Schiffer examiniret, von dem Inſpectore der Admiralität vorgeſtellet, und von derſelben angenommen und beeidiget, auch ſein Nahme angezeichnet ſey, und daß er ein Loots-Manns Zeichen und Nummer von dem Loote, (hiezu ſpecial und ſonderlich gemacht) empfangen, und angelobet habe, dieſe Special-Inſtruction und Ordnung ſtet und feſt nach ſeinen beſten Vermögen zu halten. Concord. Holländiſche Pilot. Ordnung a. t. 1.

2. Daß allein zur Pilotage admittiret werden ſollen verſtändige Manns-Perſohnen über 25 und unter 60 Jahren alt, welche zum wenigſten das Fahr-Waſſer 4, 5 oder 6 Jahre nach einander gebrauchet, und gute Wiſſenſchafft die Elbe auf- und abzuſegeln haben. Concord. d. H. P. O. art. 2.

3. Daß die Schiffer, ſo auf die Gallioten oder Loots-Boote, um gute Aufſicht und allerhand Schaden und Uneinigkeit zu verhüten geſtellet, für das Haupt der Piloten gehalten

Digitized by Google

halten und erkannt werden, auch Macht haben ſollen, welchen unter den Piloten ſie wollen, Ordre zu geben, um überzugehen in das Schiff, ſo aufgelootſet werden ſoll, und daß die andern ſich ſolches gefallen laſſen und nicht dagegen reden ſollen bey 4. Rthlr. Straffe; Es wäre dann, daß der aufkommende Schiffer einen andern aus dem Loots-Bohte begehrte, der ihm nicht geweigert werden ſoll. Concord. Holl. P. O. art. 3.

4. Daß die Piloten zum Wahrzeichen ihrer Admiſſion, das Loots-Manns Zeichen und dieſe Ordnung bey ſich haben ſollen, und wann ein Pilot verſtirbet oder abdancket, ſollen die Erben und der Abgedanckte dieſes Zeichen und Ordnung dem Inſpectori bey 4. Rthlr. Straffe wieder einzuliefern ſchuldig ſeyn. Concord. Holl. P. O. art. 4. & in art. 5. addit. Daß kein Pilote ſolches Zeichen verſetzen, veräuſſern oder verkauffen ſolle.

5. Daß niemand dieſer Stadt Jurisdiction unterworffen, woferne er nicht, wie gedacht, angenommen und beeydiget, auf der Elbe lootſen ſolle, und wer ein Schiff ohne Vorzeigung des Zeichens und der Ordnung aufbringen würde, ſoll vor jedesmahl auf 30. Marck zu Behuef der See-fahrenden Armen geſtraffet werden, und wer es weiß, daß jemand gegen dieſe Ordnung ein Schiff aufgebracht, und es dem Inſpectori nicht offenbahret, ſoll in gleiche Straffe verfallen ſeyn. Concord. d. P. O. art. 6.

6. Wenn an frembden Orten jemand, um ein Schiff auf die Elbe zu bringen, einen Piloten beſtellet, ſollen unſere Bürger und Einwohner nichtsdeſtoweniger einen hieſigen Piloten überdem einnehmen und das Pilotagie-Geld bezahlen. Concord. d. P. O. art. 39.

7. Daß das Loots-Geld verdienet ſeyn ſoll, wenn das Schiff bis Glückſtadt oder Freyburg aufgebracht, wenn der

Digitized by Google

Pilote aber es durch das Blanckneſer Sand bringen muß, daß ſolches verbeſſert werden müſſe auf Ahrt, wie in hoc Articulo enthalten. Weiter, daß der Loots zu Freyburg dimittiret werden müſſe, wenn aber ſolches nicht geſchiehet, wie es mit dem Wart- und Oben-Gelde zu halten.

8. Daß, wenn der Loots dimittiret, er von dem Schiffer, welchen er aufgebracht, einen Beweiß, woſelbſt er an Bord gekommen, wie tief das Schiff gegangen, wie weit er ſolches gebracht und wenn er ſolches quitiret, fodern und dem Inſpectori einhändigen müſſe. Auch wenn er das Schiff gantz aufgebracht, daß ihm von dem Admiralitäts-Schreiber dergleichen Schein gegeben werden ſoll.

9. Daß die Piloten in den Gallioten freye Koſt haben, und ihnen, wie ſonſt in See gebräuchlich, geſchaffet werden ſoll, und wenn ſie ſich desfals zu beſchweren haben, daß der Inſpector darinn Wandel ſchaffen müſſe. Welche Beköſtigung fünf Tage zuvor, daß die Gallioten im Vorjahr aus der Cuxhaven auf dem Strohm geholet, angehen, und ſich des Tages endigen ſoll, wenn die Gallioten im Herbſt in Cuxhaven aufgeleget werden. Es ſoll aber der Schiffer in währender Zeit, daß die Galliote zugemachet wird, die Lootſen ſpeiſen, ſelbige aber dagegen das Loots-Boht fertig zu machen und auf den Strohm ausholen zu helffen ſchuldig ſeyn.

10. Wann der Loots dimittiret, wird ihm nichts weiter gegeben, als ein Rthlr. zum Zehr-Gelde, welchen Rthlr. die Admiralität und die ſämpliche Lootſen zur Helfte ſtehen: Das Loots-Geld aber darf er nicht empfangen, ſondern muß hier an dem Admiralitäts-Schreiber bezahlet werden; wobey angefüget, in welchen Fall ein Lootſe das Geld von dem Schiffer empfangen möge, und wie der Pilote ſich in Einlieferung ſolchen zu verhalten habe.

11. Wann

Digitized by Google

11. Wenn der Loots ein Schiff bis Neu-Mühlen aufgebracht, ſoll er ſich bey dem Admiralitäts-Schreiber angeben, ſelbigem die von dem Schiffer erhaltene Obligation aushändigen, des Schiffers, auch Schiffers Nahmen, wie auch die Tieffe des Schiffes anzeigen, der ihm denn einen Rthlr. um wieder hinunter zu reiſen, nebſt einem Schein, (welcher ſonſt der Contra-Zettul genennet wird, Vid. Inſtruct. des Loots-Inſpectoris ad 4.) wenn er gedepechiret, um ſolchen dem Inſpectori einliefern zu können, geben ſoll; das Loots-Geld aber ſoll von dem Admiralitäts-Schreiber von dem Schiffer gleich oder bey Verzollung des Schiffes eingenommen und zu Buch verzeichnet werden.

12. Wenn der Loots zu Cuxhaven wieder retourniret, ſoll er dem Inſpectori ſeine erhaltene Depeche einliefern, und ſich von Stunden an wieder nach der Galliote verfügen, und fals er ſich deſſen verweigern würde, gebührend beſtraffet werden.

13. Soll kein Loots verweigern, wenn es der Inſpector oder Schiffer befielet, es ſey auf was Galliote, auch auf was Zeit es wolle, bey Tage oder Nacht an Bord zu gehen und nach der See zu ſegeln, bey Straffe 10. Marck-Lübiſch. Wie denn auch den Schiffern, hierinn dem Inſpectori zu widerſprechen, bey gleichmäſſiger Straffe unterſaget.

14. Wann ein Loots, ehe und bevor er ein Schiff aufgebracht, ohne erhebliche Urſache oder des Schiffers Conſens, wie auch der Gallioten-Schiffer, und ohne Vorwiſſen und Willen des Inſpectoris bey Tage oder bey Nacht wieder an Land käme, oder an Land benachtete, ſoll derſelbe von dem Herrn Amptmann zu Ritzbüttel auf des Inſpectoris Klage zur ſchuldigen Gebühr angehalten werden.

Digitized by Google

15. Wer Schlägerey und Unluſt verübet, ſoll von ſeinem Ampte ſuſpendiret, und überdem geſtraffet werden.

16. Die Piloten ſollen den Schiffen in See ohngefehr Helgeland an Bord kommen, und ſo er binnen der erſten Tonne oben Roßhacks oder Strangſlye und Curhaven an Bord kommt, hat er nicht mehr als ein Quart des Pilotage-Geldes zu genieſſen, und wenn der Loots keine erhebliche Urſache hat, warum er dem Schiffer nicht ehender an Bord kommen, ſoll er überdem noch geſtraffet werden. Würde aber ein Schiff die Galliote nicht einwachten, ſondern derſelben entſegeln wollen, und alſo die Galliote ſolchem zu folgen genöhtiget würde, ſoll ſolches Schiff, wenn die Lootſen ihr Devoir gethan, von dem Ort an, da es einen Lootſen einnehmen können, das volle Loots-Geld bezahlen, wenn gleich erſt bey der Roßhacks, Strangſlye oder Curhaven der Loots an Bord gekommen. Wäre ein Helgelander Loots bereits an Bord, wenn unſre Lootſen ihr Beſtes gethan daſſelbe zu bedienen, und unſere Galliote ſelbigen Schiffe in See an Bord käme, oder ſolchen folgen müſte, ſo ſoll ſolch Schiff für dieſe Mühe das halbe Loots-Geld, und binnen der erſten Tonne ein Quart-Part, und vor Curhaven ⅛ Part zur Erkänntlichkeit dem Admiralität-Schreiber bezahlen, welches der gemeinen Caſſa zuwachſen ſolle. Fals aber ein ſolch Schiff zu dem Helgelander noch einen hieſigen Lootſen einnehmen würde, oder, wenn es keinen Helgelander einhätte, einen unſerer Lootſen einzunehmen verweigern würde, ſoll es nichtsdeſtoweniger das volle Loots-Geld zu bezahlen ſchuldig ſeyn.

17. Alle Schiffe und Schmacken, ſo über 4 Fuß tief gehen, müſſen das Loots-Geld bezahlen: und iſt in dieſem Articul die Rulle enthalten, worin nach Unterſcheid der Schiffe

ſe und Ladung das Quantum determiniret, was nach der Fuß-Maſſe, wie tief ein Schiff gehet, jedes Schiff an Pilotage-Geld reſpective nach Sommer- und Winter-Lohn bezahlen muß; das Winter-Lohn iſt auf ein Drittel höher als das Sommer-Lohn geſtellet, und ſoll das Sommer-Lohn vom 1 May, und das Winter-Lohn vom 1 Septembris anfangen.

Nach mehr allegirter Holländiſchen Pilotage-Ordnung art. 20. wird das Sommer-Lohn von dem 1 April bis den 1 Septembris, und das Winter-Lohn von dem 1 Septembr. bis ultimo Martii gerechnet, und wird nach dem 21 Articul ein halber, aber kein Quart Fuß gut gethan, welches letztere dann auch in Praxi bey Uns obtiniret.

Und weiln in dieſer Rolle ad 6. der Gühter erwehnet wird, ſo mit der Carna übergehiſſet werden, wovon ad art. 36. Tit. XIV. erwehnet, ſo habe hieſelbſt noch anfügen wollen, daß dieſe Carna vulgariter Stags-Cornaat genennet wird.

18. Daß der Inſpector nebſt dem Schiffer der Loots-Gallioten gehalten ſeyn, jeden Monaht zum wenigſten einmahl die Elbe ein- und auszuſegeln, und die Tieffen der Elbe, auch die Süd- und Nord-Gründe zu peilen, damit man nicht bey dunckeln und miſtigen Wetter in die Tillen oder Nord-Elbe komme, auch ſollen ſie acht haben auf die Baacken und Tonnen, und ob die Tonnen auch von ihren Stellen vertrieben, und die Grunde verlauffen ſeyn, welches ſie auch thun ſollen, ſo oft es hart geſtürmet hat. Concord. Holl. P. O. art. 10.

19. Wenn die Gallioten ein oder anders abſegelndes Schiff rencontriren, ſollen ſie ſolchen die einhabende Lootſen (verſtehet ſich von den Oben-Lootſen) abnehmen; es ſoll aber ſolch Schiff mit ſeiner Chaloupe den Lootſen an die Gal-

 liote

Digitized by Google

liote bringen, welcher ſo lange darinn bleiben mag, biß ſich etwa Gelegenheit wieder herauf zukommen findet, und ſoll dieſer 8 ßl. Koſt-Geld und 3 Marck znm Recompens zahlen, welche 3 Marck in eine Büchſe, wozu der Inſpector die Schlüſſel hat, geſtecket, und unter denen Lootſen und Schiffern bey der Winter-Rechnung getheilet werden.

20. Kein Gallioten-Schiffer ſoll ohne Vorwiſſen des Inſpectoris oder ohne Noht binnen Cuxhaven ſegeln bey 15. Marck Straffe.

21. Wenn ein Loots durch Nachläſſigkeit oder übele Aufmerckung (Holl. P. O. van Vlieland: *Sorgloosheit of quade Gisſinge*) ein Schiff an Grund ſegelte, ſoll er von ſeinem Amte ſuſpendiret, entſetzet, oder auch am Leibe geſtraffet werden, es wäre dann, daß er rechtmäſſige Entſchuldigung zu ſeiner Exculpation vorbringen könte: würde ein Schiff durch Trunckenheit des Piloten verwahrloſet, ſoll der Loots arretiret, vor Gericht geſtellet, und nach Befinden an Leib und Leben geſtraffet werden. Concordat art. 11. und 34. d. Ord.

22. Die Piloten ſollen gehalten ſeyn, ſo bald ſie an Bord kommen, den Schiffer oder Steuermann zu fragen, wie tief das Schiff gehe, und dieſe müſſen jenen richtigen und klaren Beſcheid geben, bey Straffe von 20 Marck. Concordat d. Ord. art. 18.

23. Wenn aus Noht zwey Piloten eingenommen werden, wird doppelt Loots-Geld bezahlet, käme aber ohngefodert der andere Pilote an Bord, darf er nichts prætentiren, und ſoll zufrieden ſeyn mit dem, was ihm aus freyen Willen verehret wird. Bringen aber die Piloten ein Ancker- Tau- Maſt- Segel- oder Ruderloſes Schiff bey ſchweren Sturm auf die Elbe, haben ſie über das ordinaire Loots-Geld eine Ergetzlichkeit nach Erkänntniß guter Männer oder eventual.

der

der Admiralität zu genieſſen. Vid. art. 26. 28. und 32. d. Ord.

24. Wann ein Schiff aus Noht einen Helgelander Lootſen eingenommen, und die Unſrige darauf an Bord kommen, mögen Sie ſich, wann jener gutwillig abtreten will, über das Loots-Geld mit ihm vergleichen, würde er aber nicht abtreten wollen, ſollen die Unſrige ihn auf das Schiff laſſen. Wie denn auch ein Helgelander, wann er als Loots auf unſere Gallioten mitfahren wolte, wann er nach Maßgebung art. 1. ſich qualificiren würde, admittiret werden ſoll.

25. Unſere Gallioten führen die Admiralitäts-Flagge, und ſollen keinen Unterſcheid unter die aufkommende Schiffe, ob ſie groß oder klein, machen, es wäre denn, daß ſo viel Piloten nicht verhanden daß alle Schiffe könnten verſehen werden, in welchem Fall in die gröſten Schiffe erſt die Piloten überzuſetzen. Und wann alle Piloten vertheilet, ſoll der Schiffer nichts deſtoweniger See zu halten ſchuldig ſeyn, zu welchem Ende, um einen Knecht und Jungen halten zu können, ihme $\frac{1}{8}$ part des Loots-Geldes zugeſtanden, damit er im Fall der Noht den Schiffen, welche keine Piloten haben, vorſegeln könne, und dieſe Schiffe müſſen ſo wohl das Loots-Geld bezahlen, als wenn ſie würcklich einen Piloten hätten. Vid. art. 40. d. Ord.

26. Zu mehrer Sicherheit, daß das Pilotage-Geld richtig einkomme, ſollen die Gallioten-Schiffer alle Schiffe, ſo von ihnen beſprochen und bedienet werden, ordentlich mit Benennung Zeit und Orts, wann und wo ſie den Schiffen beygekommen, und des Schiffes und Schiffers Nahme zu Buche zeichnen, und jedesmahl dem Inſpectori, wann es die Gelegenheit gibt, davon eine Liſte geben, welcher ſolche dem

dem Admiralitäts-Schreiber zu ſeinen gouverno zuſchicken ſoll.

27. Zu Verhütung allerhand Unterſchleiffes ſoll kein Schiff, es ſey groß oder klein, auf hieſigen Zollen frey gemacht, noch aus dem Baum paſſiret werden, es habe denn der Schiffer ſeine Quitung wegen bezahlten Loots-Geldes vorzuzeigen.

28. Es ſoll der Inſpector bemächtiget ſeyn, wegen begangenen Verbrechen die Schiffer und Lootſen abzuſetzen, und ſollen auf Approbation der Admiralität andere wieder angenommen werden.

29. Von der Zeit, daß die Gallioten im Winter aufgeleget, die Fiſcher und abgedanckete Lootſen zu Ritzbüttel oder Neuen-Wercke einigen Schiffen an Bord kommen, können ſie ſolche aufbringen, und ſollen ſie zwey Drittel des Loots-Geldes zu genieſſen haben, das übrige ein Drittel aber ſoll in der gemeinen Pilotage-Caſſa einflieſſen, wie es denn auch in ſolcher Zeit mit den ordinairen Lootſen alſo gehalten werden ſoll.

Der 30. Articul diſponiret, wie es zur Winters-Zeit in Fällen des Eißganges mit der Aufbringung, Pilotage- und Wart-Geld gehalten werden ſoll; Imgleichen wann bereits abgegangene Schiffe durch contraire Winde ihre Reiſe nicht proſequiren können, ſondern die Elbe wieder anthun müſſen: und wie es in ſolchem Fall mit dem Loots-Gelde reſpective in Sommer- und Winter-Zeiten zu halten.

Der 31. Articul handelt wie zu wehren, daß die Aus- und Einfahrt der Have zu Ritzbüttel durch Zulegung der Ever und Schiffe nicht verhindert werde, inſonderheit daß die in Winter-Zeiten ankommende Schiffe zu ihrer Sicherheit ſich dieſer Have bedienen mögen, welcher Geſtalt durch des

Herrn

Digitized by Google

Herrn Amptmanns zu Ritzbüttel Aſſiſtence, damit die Ever und Schiffe weiter einholen müſſen, der Inſpector darin Ordnung zu halten habe.

Der 32. Articul diſponiret, wie denen Unterſchleiffen wegen des Oben-Geldes, wovon ad art. 7. zu wehren.

Lit. K.

Düpe-Mandatum,

abgekündiget den 27 Auguſti Anno 1609.

Nachdeme zwiſchen E. E. Rahte und der Erbgeſeſſenen Bürgerſchafft ohnlängſt beliebet worden, daß zu Beförderung des Tieffes durch die gantze Stadt, inmaſſen vor dieſem nach den Quartieren gebräuchlich geweſen, gedüpet werden ſoll, und dann auch ohne das in der Burſprache jährlich abgeleſen wird, daß wann E. E. Raht die Fleete auszubringende und zu reinigende befehlet, ſolches Niemand verſäumen ſoll, bey Straffe 3 Marck Silbers. Als und dieweile die hohe Noht erfodert, daß mit alſolcher Ausbringung und Reinigung der Fleete fürderlichſt verfahren werde, ſo wil E. E. Raht alle dieſer Stadt Bürgere, Einwohnere, Unterthanen und Männiglich hiemit erinnert, ermahnet, und denenſelben gebohten haben, daß ein Jeder, wann von den verordneten Düpe-Herren Jhm in ſeinem Quartier düpen zu laſſen, angekündiget wird, ſich darin nicht wiedrig oder ſäumig bey Straffe itzt gedachter 3 Marck Silbers bezeige; Wie dann ingleichen Männiglich hiemit verbohten wird, einig Ballaſt, Sand, Stein oder andere Sachen, dadurch dem Strohm und der Düpe Schaden geſchehen mag, in die Fleete zu werffen, mit der Verwarnunge, wo Jemand hierwieder zu handelen ſich unterſtehen,

 und

Digitized by Google

und darüber betreten würde, daß derſelbe vermöge Stadt-Buchs den Düpe-Herren 20 Gold-Gülden Straff ohnnachläſſig zu bezahlen ſchuldig ſeyn ſoll. Darnach wird ſich ein Jeder wiſſen zu richten, und vor Schaden zu hüten.

Lit. L.

Mandatum, daß niemand Dreck und Unflat längſt dem Teiche abwerffen ſolle.

Affixum in Palo am Teich/ ſub dato d. 8 Julii Anno 1659.

Nachdeme eine Zeithero viel Dreck und Unflath aus dem Winſer-Baum geführet, und daſelbſt längſt dem Teiche abgeworffen worden, und aber befunden wird, daß ſolches der Tieffe und Strohm der Elbe mercklichen Schaden thut, und darum in keine Weiſe weiter zu geduldeu;

Als thut E. E. Raht Männiglichen hiemit ernſtlich gebieten, daß keiner ihme unterſtehen ſoll, hinführo einigen Dreck oder Unflaht lengſt dem Teiche an der Elbe abzuwerffen, als lieb ihme iſt ſchwere willkührliche Straffe zu vermeiden. Wornach ꝛc.

Lit. M.

Mandatum, wegen Einwerffung allerhand Kohts/ Sand/ Ballaſt/ Bau-Materialien und dergleichen in die Flehte oder Elbe.

Impreſſ. & affixum d. 3 Decembr. Anno 1686.

Demnach die Erfahrung bezeuget, was für ein groſſer Schade durch das Einſchütten und Einwerffen allerhand

hand Kohts, Sand, Ballaſt, Bau-Materialien und dergleichen in die Flehte oder Elbe, der Tieffe zugefüget, und dem gemeinem Guhte ſo wohl, als auch particulier Perſohnen, welche ihre Häuſer dabey liegen haben, zu deren Reinigung und Austieffung groſſe Koſten dadurch aufgebürdet werden, welches alſo länger nicht zu geduldẽ, ſondern desfalls ernſtliche Einſehung zu thun, reſolviret worden; Als thut E. E. Raht Männiglichen hiemit erinnern, vermahnen und ernſtlich gebieten:

1. Daß keiner einig Sand, Ballaſt, Stroh, Dreck, Stein-Grueß und andere Bau-Materialien, oder dergleichen etwas, ſo den Flehten, Graben, oder der Tieffe im geringſten ſchädlich, in dieſelbe werffen oder ſchütten, auch

2. Wenn jemand zu Verfertigung eines Steinhoeffts oder ſonſten in den Flehten einen Damm gemachet, derſelbe die zu dem Ende aufgeworffene Erde alſobald nach der Verfertigung allſolchen Steinhoeffts, oder was es ſonſt ſeyn mag, auf ſeine Koſten wieder wegſchaffen, und alſo dadurch oder ſonſten der Tieffe im geringſten keinen Schaden zufügen ſolle; Jngleichen ſollen auch die Brauer, wenn ſie zu Beybehaltung des Waſſers, eine Grube in den Flehten machen werden, ſolche innerhalb 24. Stunden mit Erde wieder zu füllen, bey willkührlicher Straffe gehalten ſeyn.

3. Weil auch offtmahls Korn oder andere dergleichen Dinge aus dem einen Schiffe in das andere übergeſchoſſen werden, und dabey leichtlich der Tieffe zum Schaden etwas in das Fleht fallen kan; Als ſollen die Schiffere die Pforten der Schiffe wohl bewahren, und ein Segel, oder ſonſten etwas davor ſpannen, daß durch ſolche Uberſchieſſung nichts in das Fleht fallen möge: Ebenmäſſig ſollen auch die aufwerts fahrende Schiffere, bey Löſchung ihrer Gühter oder hernach das Stroh-Jegels und andere hinterbliebene Sa-

chen, nicht ins Waſſer oder Fleht werffen, ſondern an andere Oerter austragen, auch wann Holtz oder andere Sachen aus Prahmen in andere Fahrzeuge überlanget werden, ſoll dahin geſehen werden, daß der Tieffe dadurch kein Schade veruhrſachet werde.

4. Weil bey Einholung und Auswerffung des Ballaſt groſſe Unvorſichtigkeit, der Tieffe zu mercklichen Schaden geſpühret wird, ſo ſollen hinführo die Schiffere den Ballaſt von denen Sanden, ſo in der Elbe liegen, und der Schiffahrt ſehr ſchädlich ſeyn, holen, und wann ſie mit Ballaſt anhero wiederum gelangen, ſollen ſie denſelben an bequemen Oertern, da es der Düpe keinen Schaden zufügen kan, nach Anweiſung des Havemeiſters, auswerffen, wie dann auch

5. Wann Schiffe, groß oder klein, zur Neuen-Mühlen, mit Ballaſt beladen, ſetzen, dieſelbe den Ballaſt nicht in die Elbe werffen, ſondern an bequeme Oerter bringen ſollen.

6. Soll auch männiglichen hiemit verboten ſeyn, an den Bergen zwiſchen Altona und der Stadt zu graben, weil dadurch viel Sand der Tieffe zum Schaden, ſonderlich bey hohen Waſſern in die Elbe geſpühlet wird.

Damit nun obigem allen unverbrüchlich nachgelebet werden möge; So hat E. E. Raht von neuen gewiſſe Aufſehere dazu beſtellet und angenommen, welche ſo wohl bey Tage als des Nachtes in allen Orten, inn- und auſſerhalb der Stadt, darauf fleiſſige Acht zu haben, und die Verbrechere, ohne Anſehen der Perſonen, Stand oder Weſen, denen verordneten Düpe-Herren, bey Verluſt ihrer Dienſte und Vermeidung anderer Straffe, unverzüglich anmelden, welchen Düpe-Herren dann auch von E. E. Raht mit allem Ernſt committiret und aufgetragen, wider dieſelbe angegebene

Digitized by Google

bene Verbrechere, ſie ſeyn welche ſie wollen, hoch oder niedrig, mit aller Schärffe zu verfahren, und nach Befindung dieſelbe nicht allein mit erklecklicher Geld-Buſſe, ſondern auch ein und anderer Leibes-Straffe zu belegen; Wobey dann auch dieſes zu wiſſen gefüget wird, daß, wann aus einem Hauſe oder Wohnung durch Dienſt-Bohten, Kinder oder Jemand anders die Auswerffung geſchehen ſolte, der Herr, Haußwirth oder Frau deſſelben Hauſes oder Wohnung dafür zur Geld-Straffe ſtehen, jedoch aber dieſelbe dem Geſinde ſolche Straffe in ihrem Lohn wieder abzuziehen befugt ſeyn ſollen. Welches alles E. E. Raht einem Jeden, ſich ſo wohl ſelbſt darnach zu richten, als auch die Seinigen dahin ernſtlich zu vermahnen, hiemit notificiren wollen, damit keiner ſich mit der Unwiſſenheit zu entſchuldigen habe, ſondern für Schimpf und Schaden zu hüten wiſſen möge. Actum & Decretum &c.

Lit. N.

Mandatum, wegen der Schiffe / ſo im Haven liegen / d. A. 1653. den 16 Septemb.

Nachdem E. E. Raht in Erfahrung kommen, daß der Ordnung zuwider einige Schiffer ihren Ballaſt, ohne Vorwiſſen des Havemeiſters und bevor ihnen der Ort darzu angewieſen, auswerffen, daß auch etzliche Schiffer ihre Schiffe in das Fahr-Waſſer legen laſſen, und daß auf einigen zwiſchen oder nahe an den Bäumen liegenden Schiffen Pulver, Feuer und Licht gehalten wird, dardurch die Fahrt reſpect. verdorben, behindert und unter den Schiffen Feuers-Gefahr zu beſorgen.

Deme vorzukommen will E. E. Raht allen und jeden ernſtlich unterſaget und verboten haben, daß niemand ohne Vorwiſſen und Erlaubniß des Havemeiſters einig Ballaſt aus ſeinem Schiffe, auch an keinem andern Ort, als welcher von dem Havemeiſter darzu angewieſen, auswerffen; auch niemand ſein Schiff in das Fahr-Waſſer legen laſſen. Daß auch niemand in dieſer Stadt und zwiſchen den äuſſerſten und binnerſten Bäumen auf den Schiffen Pulver, Feuer oder Licht bey Tage oder bey Nacht haben, halten und anzünden ſolle, bey Vermeydung ernſter willkührlicher Straffe. Wornach ſich ein jeder zu richten. Actum & Decret. &c.

Lit. O.

Havemeiſters-Ampt.

I.

Anfänglich ſoll er auf dieſer Stadt Haven, unten und oben der Elbe fleiſſige Achtung geben, und zu ſehen, daß die Schiffe, Schmacken, Schüten, Lüchtere, Evere, Prahme und dergleichen aus der Fahrt und alſo geleget werden, daß der Strohm ſtets frey gelaſſen werde, auch die aufwerts fahrende Schiffe, inſonderheit in dem Flehte bey der Holtz- und Reimers-Brücken alſo liegen, daß ein jeder zu Behuef ſeiner Nahrung ſein Raum frey behalten könne, und wann er befindet, daß Schiffe, Evere, Schüten oder dergleichen auf dem Strohm liegen, ſoll er die Schiffer altem Gebrauch nach, warnen, daß ſie ihre Schiffe daſelbſt wegnehmen, und wie ſie beſt liegen können, anweiſen, und woferne ſie darauf keine Folge leiſten würden, die Taue, woran ſolche Schiffe feſt gemachet ſeyn, abzuhauen, bemächtiget ſeyn.

2. Vors

Digitized by Google

2. Vors andere ſoll er auch fleiſſig zu ſehen, daß nichts der Düpe zum Schaden in das Fleht oder in die Elbe geſchüttet werde, zu welchem Ende dann er inſonderheit auf diejenigen acht haben ſoll, die bey der Kayen, Kehrwedder und allen andern Oertern, da die Häuſer auf dem Waſſer ſtehen, wohnen, und dieſelbige durch die Fleht-Schauer fleiſſig erinnern und ermahnen laſſen, daß ſie keine Unſaubrigkeit in das Fleht werffen.

3. Vors dritte ſoll er auch nicht geſtatten, daß einige Wracke an einigem Orte den Schiffen zu hindern oder zum Schaden liegen.

4. Wie auch vors vierdte mit Fleiſſe zuſehen, daß die Schiffe ſtets in der Stadt und binnen den Bäumen ordentlich, und wenn etwa ein Sturm-Wind aufſtehet, oder ſonſten, andern nicht zum Schaden liegen, oder da ſie die Mängel ſelbſt auf ſeinen Befehl nicht ändern wollen, ſolches ſelbſt zu verrichten befugt ſeyn.

5. Vors fünfte, weilen auch befunden wird, daß die Lüchtere bey der Brocks-Brücke, und die aufwerts-fahrende Schiffe, Evere und Schuten, ſo bey dem Winſer-Baum häuffig angeleget werden, und dadurch der Strohm und die Fahrt in der Stadt geſperret und gehindert wird; Soll er die Schiffer ermahnen, daß ſelbige Orter, ſonderlich aber der Strohm hinführo frey gelaſſen, und die Schiffe an andere bequeme Oerter geleget werden.

6. Als auch vors ſechſte, oftmahls Korn oder andere einige Dinge aus dem einem Schiffe in das andere übergeſchoſſen worden, und dabey leichtlich der Düpe zum Schaden etwas in das Fleht fallen kan; Als ſollen die Schiffere die Pforten der Schiffe wohl verwahren und ein Segel oder ſonſten etwas ſpannen, daß durch ſolche Uberſchieſſung nichts in das Fleht fallen möge, ebenmäſſig ſoll auch der Havemeiſter.

Digitized by Google

meiſter und die Fleht-Schauer darauf Achtung geben, wann die aufwerts-fahrende Schiffer ihre Gühter gelöſchet, daß die das Stroh-Fegels, und andere hinterbliebene Sachen nicht in das Fleht werffen, ſondern an andere Oerter austragen.

7. Vors ſiebende ſoll auch der Havemeiſter fleiſſige Achtung geben, daß, wann die Schiffe durch die Brocks-Brücke legen, der Klappen oder Brücken kein Schade widerfahre.

8. Vors achte, ſoll er in fleiſſige Obacht nehmen, daß keine groſſe oder kleine Schiffe an die Pfähle, ſo längſt der Vorſetzung geſtoſſen ſeyn, feſt gemacht, oder da ſie auf ſeine Ermahnung dieſelbe nicht löſen wollen, die Tauwe abgehauen werden.

9. Vors neundte, ſoll er auch nicht geſtatten, daß einiger Schiffer ſein Schiff, es gehöre ihm zu oder nicht, binnen die neue Pfähle längſt der Vorſetzung lege, es ſey dann, daß er daſſelbige zu löſchen oder einzuladen habe, und wann ſolche Löſchung oder Einladung verrichtet, ſoll ſich der Schiffer wiederum von dannen hinweg begeben.

10. Da auch vors zehende er bey denſelbigen oder andern Pfählen im Flehte, wie auch an den Kluſter-Pfählen einigen Mangel befinden würde, ſoll er ſolches den Dürpe-Herren ungeſäumt anzeigen, welche dann, daß es repariret oder neue wiederum an ſelbigem Orte (damit die Stücke und Stummeln denen Schiffern zum Schaden nicht beſtehen bleiben) geſtoſſen werden, bey dem Bau-Hofe befördern mögen.

11. Vors eilfte ſoll er auch auf die Fleht-Schauere und Zoll-Knechte fleiſſige Achtung haben, daß ein jeder ſeines Ampts mit Fleiſſe abwarte, und der Zoll richtig einkommen möge.

12. Dem-

Digitized by Google

12. Demnach zum zwölften bey Holung und Auswerffung des Ballaſts groſſe Unvorſichtigkeit, der Düpe zu mercklichen Schaden geſpühret wird, ſo ſollen hinführo die Schiffere den Ballaſt von denen Sanden, ſo in der Elbe liegen, und bey halber Zeit trucken lauffen, und ſonſten der Schiffahrt ſehr ſchädlich ſeyn, holen, und wann ſie mit Ballaſt anhero wiederum gelangen, ſollen ſie denſelben in den Neuen Bracken am Hammer-Diecke, oder ſonſten andern bequemen Oertern, da es der Düpe keinen Schaden zufügen kan, auswerffen, worauf der Havemeiſter ſtets fleiſſige Achtung geben ſoll.

13. Wann Schiffe groß oder klein zur Neuen-Mühlen ſetzen mit Ballaſt geladen, ſoll der Havemeiſter einen Mann darauf zu legen Macht haben, der Achtung darauf gebe, daß der Ballaſt nicht in die Elbe geworffen, ſondern an bequeme Oerter gebracht werde.

14. Jngleichen ſoll der Havemeiſter fleiſſige Aufſicht haben, daß die Kay von niemand mit Unſauberkeit und andern Dingen nicht beleget, ſondern dem Kauff-Handel zum beſten frey verbleiben und gelaſſen werde.

15. Weilen auch dadurch, daß zwiſchen Altona und der Stadt, an den Bergen gegraben wird, viel Sand der Düpe zum Schaden, ſonderlich bey hohen Waſſern in die Elbe geſpühlet wird, als ſoll ſolch Graben Männiglich daſelbſt hiemit verbohten ſeyn, und der Havemeiſter, daß es nicht geſchehe, fleiſſige Achtung haben.

16. Soll er mit ſondern Fleiſſe bey Tag und Nacht darauf ſehen, daß binnen Baums kein Feuer in den Schiffen gehalten, wie auch kein Pulver darinn verbleibe, bey ernſtlicher willkührlicher Straffe der dagegen handelt.

17. Er ſoll auch fleiſſige Aufſicht haben, daß zwiſchen denen beyden Bäumen und andern Oertern, da es der Be-

Digitized by Google

ſtung ſchädlich iſt, keine Floß-Höltzer oder Maſten, ſie gehören wem ſie wollen, geleget werden.

18. Und ſoll ſonſten der Havemeiſter in ſeinem Dienſte aufrichtig und getreulich ſich verhalten, keine Giffte oder Gabe nehmen, ſondern ſich an ſeinen Intraden genügen laſſen, und ſonſten in allem, was ihme von denen Düpe-Herren befohlen wird, ſich gehorſam und fleiſſig bezeugen. Decretum in Senatu & Publicatum ſub Signeto d. 10. Octobr. A. 1636.

Lit. P.

Eyd des Havemeiſters beym Niedern-Baum.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich E. E. Rahte will treu, hold und gehorſam ſeyn, und will ſonderlich als ein beſtalter Havemeiſter auf dieſer Stadt Haven fleiſſige Acht geben, und wo ich erführe, daß einig Ballaſt, Stroh, Straſſen-Dreck oder anders, ſo der Düpe ſchädlich, inn- oder auſſerhalb dieſer Stadt in die Elbe oder Fleete geſchlagen oder geworffen würde, ſolches denen verordneten Düpe-Herren getreulich vermelden, auch fleiſſige Aufſicht haben, daß in dieſer Stadt Have und Ströhme den Schifferen zu Schaden und Hinderungen, keine Wracke liegen bleiben, ſondern dieſelbe förderlichſt zu jederzeit abgeſchaffet werden mögen. Wo ich auch vermercken würde, daß die Fleet-Schauer, Zoll-Knechte und dergleichen Officirer, ihres Dienſtes nicht, wie ihnen vermöge ihres Eydes und publicirten Schragen gebühret, fleiſſig warten, ſolches will ich denen Zoll-Herren ohngeſäumet vermelden, auch gedachter Zollen Einkünffte, ſo viel mir möglich, befördern helffen, und will mich ſonſten nach der Zollen- und Düpe-

Düpe-Herren Befehl richten und demſelben fleiſſig nachkommen, auch keine Herbergerey haben, noch zu Verſchmälerung des Zollen und gemeinen Guhts einige Geſchencke, Gift oder Gabe nehmen, oder durch die Meinigen nehmen laſſen, vielweniger mit Jemand einig Gedinge, daß mir dergeſtalt etwas ſolle verehret werden, machen, ſondern mich deſſen gäntzlich enthalten, und mich ſonſten wegen der Havemeiſterey publicirten Schragen gemäß bezeigen. So wahr ꝛc.

Lit. Q.

Eyd des Havemeiſters beym Teich-Thor.

Ich lobe und ſchwere zu GOtt dem Allmächtigen, daß ich E. E. Rahte und dieſer Stadt will getreu und hold, auch der p. t. verordneten Zoll-Herren williger Diener ſeyn, auf das auf der Elbe herunter kommende Bau- und Staff-Holtz gute Acht haben, daß ſelbiges gebührend und in dem Stande, wie ſich ſolches befindet angegeben und verzollet, und nicht eine Kalberey für ein Floß, und ein Pletz für eine Kalberey geſetzet werde. Bey Ankunfft ſothanen Bau- und Staff-Holtzes will ich denen Eigenthümern ſofort die gemachte Verordnung, daß kein Stück, ehe und bevor es geziemend verſchlämmet, bey 10. Rthlr. Straffe gebrochen werden ſoll, hinterbringen, und davon auf den Werck-Zollen eine richtige Verzeichniß allemahl übergeben; Ich will auch das Fahr-Waſſer von der Bauhoffs-Brücke an biß auſſerhalb der Backe ſtets alſo freyhalten, daß klein und groſſe Fahrzeuge allda ungehindert paſ- und repaſſiren können; und unter dieſem allen nicht anſehen einige Perſohn, Gunſt und

Digitized by Google

Freundſchafft, Gifte oder Gabe, beſondern mich hieben alſo verhalten, wie einem getreuen, fleiſſigen und aufrichtigen Havemeſter zuſtehet und gebühret. So wahr ꝛc.

Lit. R.

Mandatum, daß Niemand Feuer und Licht in den Schiffen halten ſoll.

Affixum auf den Bäumen und in der Schiffer-Geſellſchaft. d. 8 Aug. 1659.

Nachdeme E. E. Raht unlängſt ein Mandat dahin publiciren laſſen, daß in den Schiffen in und zwiſchen den Baumen, wie auch längſt den Vorſetzung, nach St. Johannis Boll-Werck und dem Horn-Wercke zu, allerdings kein Feuer oder Licht gehalten werden ſoll. Und aber die Schiffer aus bewegenden Urſachen Milderung darüber inſtändig geſuchet.

Dieſemnach thut E. E. Raht allſolches Mandat reſpect. beſtättigen und declariren derogeſtalt und alſo, daß in den Schiffen, ſo zwiſchen den äuſſerſten und binnerſten Bäumen liegen, allerdings kein Feuer oder Licht, es ſey bey Tage oder Nacht, gehabt oder gehalten werden ſoll. In denen aber längſt der Vorſetzung und Pfählen nach St. Johannis Boll-Wercke und dem Horn-Wercke zu Licht und Feuer zu halten nicht länger erlaubet ſeyn ſoll, als des Sommers bis gegen 8. Uhr, und des Winters gegen 5. Uhr. Bey Vermeydung ernſter willkührlicher Straffe, darauf dann der Havemeiſter, und andere dazu beſtalte Perſohnen fleiſſig Achtung haben, und die Verbrechere denen Dupe-Herren ungeſäumet zu Exequirung der comminirten Straffe angeben ſollen. Wornach ꝛc.

Lit. S.

Digitized by Google

Lit. S.

Mandatum, daß in den Schiffen zwiſchen und innerhalb den Bäumen/ bey Tag oder Nacht/ kein Feuer gemacht werden ſoll.

Affix. d. 10. Decemb. 1672.

Nachdeme E. E. Raht glaubwürdig berichtet worden, daß in denen zwiſchen den Bäumen, ob zwar wider hiebevoriges Geboht, gelegten Schiffen, wie auch in einigen derer Schiffen, welche binnen Baumes liegen, bey Nacht und Tag Feuer gemachet, und gehalten werde.

Solches aber ein ſehr gefährlich Werck iſt, wodurch nicht allein andere dabey liegende Schiffe, ſondern auch die am Ufer ſtehende Häuſer in Feuers-Brunſt gerahten könten; Und dann die zwiſchen den Bäumen ſich befindende Schiffe bey geſchloſſenen Waſſer jetzo nicht können umgeleget werden.

Solchemnach thut E. E. Raht allen und jeden Schiffern vorgemeldter, zwiſchen den Bäumen, und innerhalb der Bäume liegenden Schiffen ernſtlich gebieten, daß ſie beſchaffen ſollen, daß in denſelben, es ſey bey Tage oder Nacht, einig Feuer angezündet wäre, daß nicht allein die Schiffer ſolcher Schiffe, ſondern auch die Jungen oder Knechte, welche ſolch Feuer angezündet, nach Befindung, mit Gefängniß und am Leibe geſtraffet werden ſollen. Wornach ſich ein jeder zu richten und für Schaden zu hüten.

Digitized by Google

Lit. T.

Mandat, wegen der Schepe binnen Bohmes nicht tho bragende.

In der Burſpracke Thomæ, aber nicht in allen Exemplarien. Annus incertus.

Nahdeme by den Schepen, wenn de binnes Bohmes gebraget werden, grote Gefahr, Ungelücke und Unheil, tho vormodende und tho beſorgende. Wie dann vor weinig Dagen geſpöhret worden: Darmit nu ſolchem beſorglicken Unheil und grohter Gefahr vorgekamen werde. Als will E. E. Raht mit beſunderem Ernſte manderet un bevalen hebben, dat de Schepe henvorder binnen Bohms nicht ſcholen gebraget werden, idt ſy denne dat deſülvigen in de Grunt Tauwe geleckt und de Kele der Schepe notroſtichlick beſichtiget, und alſe van unden up beth thom erſten Averlope gebraget ſyn, alſe denne mogen ſe buten Bohms geleckt und alldar ferner gebraget werden, darmit alſo alle Ungelücke unde Unheil verhodet werden möge, ock ſchall man flitige Upſicht darup hebben, dat de Stede, aldar de Schepe gebraget werden, wiet genoch ſyn möge, ſo ock binnen Bohms liggen, darmit denſülvigen byliggenden Schepen kein Schade und Ungelücke dardorch entſtahn und wedderfahren möge, dar averſt hierjegen gehandelt wurde, ſo ſchölen de Schippers, de ſolches int Werck richten, in Poene Hundert Daler dem gemenen Gude tho entrichten verfallen ſyn, Dartho ſchölen de Arbeides-Lüde, ſo ſick dartho gebrucken laten, in de Fronerye werden geſettet, und aldar nha Gelegenheit werden getüchtiget, darnha ſick ein ider wete tho richtende.

Manda-

Digitized by Google

Mandatum.

Nachdem die tägliche Erfahrung bezeuget, daß offtmahlen die aus der See auf der Elbe kommende Schiffe, nachdem ſie die Bequemlichkeit der Tonnen und Backen dieſer Stadt ſich nützlich bedienet, nicht wie ſich gebühret, und von Alters üblich geweſen, mit voller Ladung gerade anhero ſegeln, ſondern theils vorhero auf andere an der Elbe oder darinn flieſſende Ströhme belegene Oerter fahren, und allda ihre Ladung brechen, oder wohl gar auslöſchen, und hernach allererſt mit gebrochener Ladung, oder gar ledig anhero kommen, und allhier Ladung wieder einnehmen, ſolches aber dem Commercio und Schiff-Fahrt dieſer Stadt zu groſſen Nachtheil gereichet, zumahlen nicht allein obberührte Tonnen und Backen mit groſſen Koſten von E. E. Raht und deſſen Vorfahren zu mehrer Sicherheit der Schiff-Fahrt hiebevor angeordnet, und ſeithero erhalten worden, auch annoch jährlich viel zu unterhalten koſten, weswegen dieſe gute Stadt vor dem Genuß ſothaner Commodität und Sicherheit den Nutzen billig wieder zu empfinden hat, ſondern auch dadurch die Zoll-Gefälle, deren man zu Unterhaltung dieſer Stadt und abtragende Nohtwendigkeiten unmöglich entrahten kan, dem gemeinen Guht entzogen werden. Als thut E. E. Raht allen Kaufleuten auch Schiffern dieſer Stadt und Männiglichen, die ſich E. E. Rahts obbemelter Tonnen und Backen bedienen, hiemit ernſtlich gebiethen, daß ſie aus der See auf die Elbe kommend nicht anderswohin, ihre Ladung zu brechen, oder völlig auszulöſchen, ſegeln, ſondern mit voller Ladung gerade anhero fahren, und allhier dieſelbe auslöſchen ſollen, mit der ernſtlichen Verwarnung, woferne jemand dawieder handeln, und allererſt

nach

Digitized by Google

nach gebrochener Ladung oder gar ledig anhero kommen würde, daß dem alhier keine Fracht wieder eingegeben, und er nach Befindung ernſtlich beſtraffet werden ſolle; Wornach ſich ein jeder zu richten und für Schaden zu hüten hat. Act. & Decret. in Sen. d. 3 Febr. 1673.

SUPPLEMENTUM VIII.

Von der Grönländiſchen Fahrt.

§. 1.

Ich habe in meiner Einleitung in Notis über das alte Schiff-Recht, die Origines der alten Hanſen und Häuſer, als der bey Uns noch bekannten Societæten oder Brüderſchafften der Flander- Engellands- und Schon-Fahrer, denn auch der Berger-Fahrer angewieſen, und iſt ex Annalibus Patriæ bekannt, daß alle Handlung unter ſolchen Geſellſchafften ſich vertheilet, alſo durch dieſelbe anfangs ſub Privilegiis dieſer Stadt Particulier-Hanſen, nachhero ſub Auſpiciis des groſſen Anſehens und Protection des uhralten Fœderis Hanſeatici, (deſſen ehemahligen Flor Leo von Aitsma Lib. XV. beſchreibet, woſelbſt ſich auch eine accurate und aus dem Hanſiſchen Archiv extrahirte Eintheilung und Deſignation aller jemahls geweſenen Hanſee-Städte findet;) nach denen in verſchiedenen Königreichen per Pacta erworbenen ſtattlichen Privilegiis, welche gröſtentheils in Adjunctis Marquardi d. J. Mercatorum anzutreffen, die Navigation und See-Commercia exerciret und getrieben worden. Inſonderheit haben die Engellands-Fahrer die See-Fahrt ungemein

mein cultiviret, wovon ſich die Veſtigia finden in Receſſ. d. 1410. art. 8. 1458. art. 15. 1483. art. 20. und ſeyn es dieſe geweſen, welche A. 1402. die See-Räuber und Vitallien-Brüder Claß Störtebecker & Conſ. genommen und aufgebracht.

§. 2. Wann aber dieſe Geſellſchafften doch von jeher, nur als eine Eintheilung der hieſigen Kauffmannſchafft ja der Bürgerſchafft anzuſehen und bloß in Privat-Conventionen und einer freywilligen Beliebung und Nachlebung der Ordnungen unter ſich beſtanden, einfolglich einen jeden, wie er gewolt, ſich zu dieſer oder jener Societät zu bekennen, frey geblieben, wie ſolches unter andern aus dem 79. art. Rec. d. 1529. noch wahrzunehmen, ſo folget von ſelbſt, daß keine von allen jemahlen abſonderlich privilegiret geweſen, noch weniger das Recht gehabt, ihre Mit-Bürger von dieſer oder jener Handlung auszuſchlieſſen, und ſich ſolcher privative anzumaſſen; denn auſſer dem, was die alten Geſetze von Gaſt mit Gaſt und mit Gaſt-Pennige zu handeln diſponiren, nimmer zu erweiſen, daß dergleichen Ausſchlieſſungen und Reſtrictiones in Handlung und Commercien-Sachen, welche endlich auf die dem gemeinen Weſen ſo höchſtſchädliche Monopolia und Vorkäuffereyen abzielen und auslauffen, jemahlen durch die Geſetze authoriſiret, wohl aber wie in den Reichs-Conſtitutionibus, dergleichen ſo wohl in alten und neuen dieſer Stadt-Geſetzen beſtändig interdiciret und verbohten geweſen.

§. 3. Ich rede nicht von Aemptern und Brüderſchafften, deren Ampts-Büchern, Articuln und Rollen, imgleichen nicht von wohlhergebrachten Gewohnheiten und Authoritate Publica recipirten Ordnungen, welche mit der ſolchen zugebilligten Prerogative in ein und andern wohl beſtehen können, ſondern allein von dem Mißbrauch und Arrogirung eines unerfindlichen Ausſchlieſſungs-Rechts, wel-

Digitized by Google

ches, da es mit der einem jeden in Libera Republica nach Ordnung der Geſetze zuſtehenden freyen Handlung incompatibel, nicht toleriret werden mag. Und durch dieſe Societæten oder Geſellſchafften iſt die auswärtige Handlung von hier aus auf denen Vlandriſchen, Engliſchen, Norwegiſchen, Schoniſchen und Schwediſchen Cüſten, als befahrnen und bekannten Fahr-Waſſern nach Ahrt der zeitigen Navigation, wie Verver ad art. 25. Wisb. S. R. es artig exprimiret, *da men de Kuſte altydt binnen 't Geſicht bleef, en alle Avont, waar 't mogelyk, een Haventje verkoos*, auf die daſelbſt etablirte Lager-Plätze und Comtoiren, und von dort wieder hieher biß ins XIV. Seculum geführet worden.

§. 4. Worinn aber die uhralte Handlung beſtanden, iſt aus dem alten Schip-Recht inſonderheit deſſen 9. und 16. Art. guten Theils zu erſehen, wie dann auch, daß vor *A.* 1300. auch auf Franckreich directe von hier aus geſchiffet in art. 9. & 10. jetztbeſagten alten S. R. aber nicht auf Spanien und Portugal, und noch weniger nach der Mittelländiſchen See, denn was von Oele, Feigen, Mandeln und heiſſen Weinen hier und paſſim in alten Documenten und Zoll-Rullen ſich findet, dahin zu verſtehen, daß aus denen Vlanderiſchen Haven unſerer Hanſen und nachhero von Sluis und Damme dergleichen Weſterſche Waaren hieher gebracht worden.

§. 5. Nachdem aber zu Ende des XIII. Seculi der Gebrauch des Compaſſes, Gallis: la Bouſſole, von Johanne Goja d'Amalfi, einem Neapolitaner, wie Reinholdus Kuricke in Reſolut. Quæſt. Illuſtr. quæſt. 7. anführet, ausgefunden und bekannt geworden, welches den See-Mann, die offene See durchzuſtreichen, beherzter gemacht, ſo iſt kein Zweifel, daß auch unſer Negotium auf Spanien, Portugal und die Mittelländiſche See ſich mit erſtrecket habe.

§. 6. Wie

Digitized by Google

§. 6. Wie aber A. 1400. das Marsdiep oder Gatt von Texel durchgebrochen, wodurch die Tieffe ins Ye ſich dergeſtalt verſetzet, daß groſſe Schiffe von Weſten biß vor Amſterdam an- und abſegeln können, und dadurch Nord-Holland, inſonderheit Amſterdam zur See-Fahrt gekommen, auch um dieſe Zeit meiſt alle Nationen, ſo ſich vor dieſen auf die See-Fahrt ſonderlich nicht appliciret, wach geworden, und ſolche mit aller Macht ergriffen und excoliret, hat ſich das See-Commercium ungemein vergröſſert und vermehret, und nicht allein auf bereits bekannte Fahrten extendiret, beſondern die Holländer entdeckten auch allweiter A. 1415. die Canariſche Eylande, A. 1420. Madera und A. 1449. die Vlamiſche Eylande, und nachdem vorher die Portugieſen die gantze Cüſte von Africa, mit einem Theil von Oſt-Indien ſo wohl als Braſilien decouvriret, Spanien unter der Regierung Königs Ferdinandi Catholici durch Chriſtophorum Columbum Cuba, Hiſpaniola und Jamaica und endlich A. 1492. durch Americum Veſputium das feſte Land von America. Bey allwelchen Umſtänden die Hanſee-Städte, einfolglich auch wir mit ihre gewohnte Commercia dieſes Seculum durch mit groſſem Eifer und Nachdruck beſtändigſt getrieben und fortgeſetzet, biß auf die Zeiten Reginæ Angliæ Eliſabethæ, welche nicht allein denen Hanſee-Städten in ihren Commerciis groſſen Eintrag gethan, und durch ihren Admiral Dracken eine gantze Flotte, ſo nach Spanien deſtiniret von LX. Kauff-Schiffen, Camdeno: *Holcadas*, eine Ahrt Schmacken, ſo noch jetziger Zeit in Holland im Gebrauch und Hulcken genennet werden, auf einmahl genommen, ſondern ihnen auch nachhero ſonſt in ihren Privilegiis groſſen Einhalt und Abbruch zugefüget, wovon Camdenus ad A. 1589. und 1597. und der Herr *de Larrey dans l'Hiſtoire d'Angleterre* nachzuſchlagen.

Digitized by Google

§. 7. Und da auſſer dem, was vorhin zu des Duca d'Alba Zeiten A. 1567. und in folgenden Jahren der Religion wegen in den Niederlanden vorgegangen, A. 1585. Antwerpen, nachdem die Schelde veſencket, durch Alexandrum Farneſium Ducem Parmenſem bezwungen worden, ſo iſt das vornehmſte der vorigen Flandriſchen Handlung mit gefallen, und hat Nord-Holland in dieſen Troublen ſein Commercium auszubreiten nicht gefeyert.

§. 8. Gleichwie aber dadurch und andern ex Annalibus Temporum bekannten Umſtänden nach und nach der Hanſee-Städte Commercia zwar in Decadence gerahten, nichts deſto weniger aber das Anſehen derſelben und deren Privilegia mainteniret und conſerviret worden, ſo haben die Städte, jede nach ihrer Condition und Convenience, anderwärtige Meſures nehmen und ihr freyes See-*Commercium* auf den Fuß, wie es jetzo unter GOttes Seegen getrieben wird, einrichten müſſen, wobey der Allmächtige GOTT inſonderheit unſer liebes Vaterland bis ans Ende der Zeiten in beſtändigen Flor und Aufnehmen gnädiglich erhalten wolle.

§. 9. So viel aber vorhin gedachte unſere Societäten anlanget, obwohl dieſe generale Veränderung des See-Commercii auch ihre vorige Condition alteriret, und in einen gantz andern Stande geſetzet, ſo findet man doch noch einige Veſtigia ihrer alten Verfaſſungen; Denn, daß Sie ein eigen Marck-Eyſen gehabt, womit ſie Zweifelsohne die Tonnen und Fäſſer ihrer Handlung gebrandt und gezeichnet, iſt zu beweiſen durch der Flander-Fahrer ihres, ſo noch vorhanden, nemlich mit einem zum Grimm aufgerichteten Löwen. Ihre Fundationes und geiſtliche Stiftungen bey Kirchen und Klöſtern ſeyn noch jetziger Zeit bekannt. Die Brüderſchaft des Heiligen Leichnams zu St. Johannis, iſt der Flander-Fahrer Fundation, geſtalten aus einem Original-

Document

Document d. A. 1404. unter des Kloſters des Prediger-Ordens Sigill bey der Lade befindlich, zu erſehen, daß dieſe Brüderſchaft der Kirchen zu S. Johannis ein Marien-Bild und Monſtrantz 12 Mr. Löhtigen Silbers ſchwehr verehret, mit Condition, ſolches nicht zu verkauffen, zu verpfänden, zu verlehnen oder auf eine andere Stelle zu ſetzen. Dergleichen finden ſich auch bey denen andern Geſellſchaften, als der Schon-Fahrer St. Martini-Brüderſchaft von 1395. in Marien Magdalenen Kirche, der Engellands-Fahrer Thomæ von Cantelbergs Brüderſchaft, nebſt einer Capelle und Begräbniß in der St. Johannis Kirche d. A. 1435. der Cooplüde uth Holland, welche die Flander-Fahrer und der Schiffer d. A. 1488. in beſagter Kirchen, denn auch daſelbſt S. Annen Bröderſchop der Islands-Fahrer von 1507. Conf. Herrn Nicol. Staphorſts Paſt. zu St. Johan. Kirchen-Hiſtorie P. I. Tom. II. Cap. 2.

§. 10. Jetziger Zeit haben Sie noch ihre Alter-Leute und Vorſteher, obſerviren noch einige alte Ritus und Ordnung unter ſich, haben ihre Geſellſchaffts-Laden und Articuln, auch gewiſſe Præbenden oder Pröven, und die Engelands- und Schon-Fahrer unterhalten ihre eigene Geſellſchafft-Häuſer.

§. 11. Wie imgleichen aus dieſen dreyen Societæten die Börſen-Alten erwehlet werden, welchen die Wahl und Beſtellung des Poſtmeiſters und der Amſterdammer, Lübeckiſchen und Dantziger Bohten competiret.

§. 12. Daß dieſe Societæten von Alters her, nach Heilig Drey Könige ihre Faſtel-Abends-Feſtivität oder Höge drey, und zuletzt zwey Tage gehalten, iſt von A. 1480. biß 1592. von den Flander-Fahrern zu beweiſen.

§. 13. Ob das Gilde-Hauß Domus Conviviorum, vulgariter das Schaffer-Hauß, welches ſchon A. 1248. bekannt

Digitized by Google

geweſen, aber A. 1560. d. 10. Aug. an Hans Wichtenbecken verkaufft, belegen aufm Reſſe, am Orde des Brodſchranges gegen der Rahts Apothequen über, in alten Zeiten zu dergleichen Feſtivitæten gebrauchet, ſtelle dahin, in den vorerwehnten Zeiten aber haben die Schaffer nach ihrem Gefallen ſolche in Privat-Häuſern gehalten.

§. 14. Auf dieſen Collationen iſt es herrlich und luſtig hergegangen. E. Hochweiſer Raht mit ihren Frauen und Töchtern ſeyn dazu invitiret, ja ich finde, daß einige Herren und Graduirte, in ſpecie aber die Herren Secretarien, Alter-Leute und Schiffer mit geweſen, als Herr M. Johann Sommerfeld, Herr Protonotarius Wetken, Herr L. Hermann Langenbeck, und Herr M. Johann Leſemann und andere.

§. 15. Man hat in dem Höge-Hauſe oder auf dem Platz hinter dem Hauſe einen Baum aufgerichtet, ſie haben unter freyen Himmel 3 Solenne Täntze gehalten, als des Sonntags den Propheten-Tantz, des Montags den Jungfern- und des Dienſtags den Staats-Tantz.

§. 16. Zu dieſen Täntzen ſeyn die Fürnehmſten von der Geſellſchafft invitiret worden, und habe ich die Deſignationes gefunden, daß 12. Paar von den Vornehmſten dieſer Stadt Familien tantzen müſſen, und die Nahmen derer, welche bey dem Tantze geweſen, jährlich aufgezeichnet worden.

§. 17. Der Propheten-Tantz iſt eine Ahrt von Maſquerade geweſen, mit Bärten und gefoderten Heucken, geſtalten in einer Rechnung von 1528. finde: Vor foderde Hoicken to den Propheten-Danß thor Lare 4 Marck 1 ß. und vor 14 Propheten-Barde 21 ß. 4 Pennig.

§. 18. Dieſe maſquirte Propheten haben mit gewiſſen Reimen und Spröcken, welche ihnen die Grautmönche gemachet,

machet, die Geſellſchafft unterhalten müſſen, wie denn auch gewiſſe Knaben geweſen, welche in der Geſellſchafft gereimet, wie ſich findet in beregter Rechnung: Etlicken Kindern de rienenden 6 ßl. Vor Papier to der Propheten Riemen 5 ßl. 4 Pennig. Den Grauwöncken vor der Propheten Sprö-cke to vermede 2 Marck 1 ßl.

§. 19. Es findet ſich auch ein eigen Reim-Buch, dat Harte Bock, in welchen ſo wohl Geiſtliche als Weltliche Reim-Gedichte befindlich, als: Van der Bord unſers Herren, van dem Hilligen Crütze, vam Krantze, vam Garden, van Phila un dem Ridder Valentin, van den 3 Königen und dem Dode &c.

§. 20. Daß dieſe Feſtivität, inſonderheit des Tantzens unter des Rahts Authorität gehalten, iſt daraus zu bemercken, daß ſich im beregten Jahr notiret findet. Des Dingsdags ging de Staats-Dantz nich vor ſick, wiel et regnicht Wedder was, dat E. E. Raht den Staats-Dantz naleth, und de Sellſchop dorch den Schencken leth afdancken.

§. 21. Man muß ſich verwundern, welche wohlfeile Zeit geweſen ſeyn muß, ohngeachtet es von ſchweren Gelde zu verſtehen. Denn es findet ſich in beſagter Rechnung für einen Ochſen 13. Marck, für 4. Rehe 6. Marck 1. ßl. für 36. Hüner 3. Marck 2. ßl. für eine Tonne Middelbehr 9. ßl. 2. Lächſe 3. Marck 4. ßl. 1. Tonne Behrs 2. Marck. 1. ßl. &c. Aber genug hievon.

§. 22. Endlich, ſo iſt im vorigen Seculo auch die Fahrt auf Grönland zur Hand genommen worden, welche, GOtt gebe beſtändig, unter GOttes reichen Seegen mit vieler application continuiret wird.

§. 33. Der Wallfiſch-Fang aber an ſich, iſt eine uhralte Nahrung der Zeiten, daß dieſer Fiſch auf denen Frantzö-

ſiſchen

ſiſchen und Engliſchen Cüſten, und nach und nach weiter in der Nord-See ſich häuffig finden laſſen. Wovon la Roole d'Oleron cap. 37. 38. &c. ein eigen See-Recht enthält. Vid. Cleirac. in Not. daſelbſt.

§. 24. Es iſt aber das alte Grönland als ein bewohntes Land, welches ohngefehr auf 65. oder 66. Grad, wie Jsland belegen, von uhralter Zeit ſchon bekannt geweſen, und findet man es beym Adamo Bremenſi de Situ Daniæ, in ſpecie in Bulla Papæ Victoris II. d. A. 1055. De diſtinctione Terminorum Eccleſiæ Adalberto Archi-Epiſcopo in omnibus gentibus Sveonum & Danorum, Norvegorum, Island, Scridevinum & Gronlandon, welche Bulle aus einem Cod. MSS. Bibliothecæ Joh. Herr Nicolaus Staphorſt, Paſt. Joh. in ſeiner Kirchen-Hiſtorie ad d. A. mit eingeführet, wobey anmercke, daß die in dieſer Bulle erwehnte Scridevini, die am Norden Norwegens und an Lapland bis an die Nord-Cap angräntzende Cüſten der Nord-See, und deren Einwohner, welche Adamus Bremenſis Scritefingos nennet, deren Haupt-Stadt er Halſinge-Land ſetzet, vermuhtlich verſtanden werden müſſen.

§. 25. Die Biſcajer haben den Anfang zu jetziger Grönlandiſchen Fahrt gemacht, wie Cleirac d. l. und Zorgdrager in ſeinem Tractat von der Grönlandiſchen Fiſcherey bemercket; welchen die Engelländer und Holländer gefolget.

§. 26. Nachdem nun die Holländiſche Rhederey A. 1614. von Jhro Hochmögenden die erſte Octroy erhalten, daß ſie von Nova Zembla an, biß an die Straat Davis, worunter Spitzbergen, das Bähren-Eyland und Grönland mit begriffen, dieſe Fiſcherey treiben mögten, welche A. 1622. prolongiret und extendiret auf das Eyland Mauritius oder Jean Mayen Eyland, nachgehends auch auf Weygatt, ſo iſt zu der Zeit, weiln der Fiſch in groſſer Menge ſich an denen Cü-

ſten

Digitized by Google

ſten von Alt-Grönland und Johann Mayen Eyland, wie auch in der Straat Davis an das Eyland Diſco auf 71. bis 72. Grad aufgehalten, ſolche Fiſcherey mit vieler Avantage getrieben, indem man den Fiſch in der See nicht fleutzen dörffen, ſondern zu Lande geſchleppet, den Trahn aufs Land in den daſelbſt angerichteten Brennereyen auskochen, und nebſt den Barren in Pack-Häuſern aſſerviren können, wie aber durch den groſſen Conflux der Schiffe und vielfältige Nachſtellung der Fiſch ſcheuer geworden, und von den Cüſten abgewichen, einfolglich erſtlich weiter in der See nach Neu-Grönland und Spitzbergen und höher in die Straat Davis hinein, nachgehends gar ins Eyß ſich verſtecket, ſo hat man dem Fiſch folgen müſſen, daß alſo dieſe Fiſcherey vorjetzo viel beſchwerlicher und gefährlicher, geſtalten ſolche auf 77 bis 79 Grad ins Eyß getrieben wird, und hat ein Biſcajer François Soupite die Invention erdacht, auf was Art man in den Schiffen in offener See den Trahn auskochen könne, wie ſolches Cleirac an bemelten Ort breiter anführet.

§. 27. Ob hieſiger Kaufmann der Abundance der Anfangs ſo glücklichen Zeiten mit genoſſen, und ſo frühe wie die Holländer ſich mit dieſer Handlung befaſſet, ſtelle dahin. Es iſt aber doch wohl zu vermuhten, daß, da die Unſrige ſich der Jslandiſchen Fahrt, wovon in meiner Einleitung Erwehnung geſchehen, mit bedienet, daß ſie auch von den erſten, die dieſer Nahrung gefolget, mit geweſen ſeyn müſſen. Das iſt gewiß, daß von 1643. von hieraus die jetzige Fahrt auf Grönland getrieben worden.

§. 28. Auf was Art ein Grönlandiſch Schiff zu equippiren, und was dazu erfodert werde, die Einrichtung des Vleets, und worinn ſolches beſtehe, die Ordnung der Officirer, als des Commandeurs, Steuermanns, Speckſchneider, Harpunirer, Stürder und Leinſchieſſer und derſelben Ampt,

 dann

dann auch, wie ſich das Schiffs-Volck zu verhalten habe, die Reguln des Fanges an ſich, und wie es mit dem Flenßen und Abmachen des Specks, und der Baarden gehalten werde vid. umſtändlich in Cornelis Gisberts Zorgdragers, eines alten erfahrnen Commandeurs ausführlicher Nachricht von dem Grönlandiſchen Wallfiſch-Fang. So viel nun das Schiff- und See-Recht in puncto dieſer Fahrt, welches ein und anders particulieres hat, anbetrifft, ſo will das von E. Hochweiſen Raht A. 1696. d. 6. April publicirte Reglement zum Vorwurff und Fundament ſetzen; vorgängig aber nur mit wenigen bemercken, daß, was die Rhederey an ſich betrifft, hier kein Unterſcheid, wohl aber darinn, daß die Commandeurs mit der Bekoſtigung des Schiffs-Volcks auſſer der Aufſicht der Diſpenſation nichts zu ſchaffen haben, ſondern wie die Equippirung, auch die Victualiſirung durch die Rheder ſelbſt, oder denen Directeurs aus ihren eigenen Mittel oder andere, welchen ſie ſolche auftragen, beſchaffet werden.

§. 29. Gleichwie nun bey allen andern ſolchen Fällen es billig alſo zu halten, daß, was die Rhederey zur Ausrüſtung und Victualiſirung der Schiffe benöhtiget, ſie hier in der Stadt nehmen, und ihren Mit-Bürgern vor andern die Nahrung gönnen ſollen, ſo finden ſich in ſpecie wegen dieſer Fahrt gar ernſtliche Mandata, als von 1710. d. 24. Jan. und den 6 Mart. 1720. in Adjunct. ſub A. & B. daß die Schiffer und Schiffs-Rhedere ihr Schiffs-Bier, Brod und andere Victualien von hieſigen Bürgern und Einwohnern kauffen ſollen.

§. 30. Wohin denn auch gehöret, daß die Trahn-Tonnen bey hieſigen Ampte der Böttcher verfertiget werden müſſen, wobey zu mercken, daß auch hieſiges Ampt der Kiemer vermöge Concluſi d. A. 1668. ſolche Tonnen gleichfalls zu verfertigen zugeſtanden. §. 31.

Digitized by Google

§. 31. Um dieſe Schiff-Fahrt aber zu facilitiren wie der Rhederey gegen eine leidliche Recognition im Fall des Segens von jedem Fiſche in ſonſt gewöhnlicher Verzollung favoriſiret, ſo iſt dahin mit zu zählen, daß vermöge Concluſi von 1669. von dem zur Proviſion der Grönlandiſchen Schiffe geſchlachteten Fleiſche keine Acciſe bezahlet wird.

§. 32. Sonſt iſt von dieſem Reglement zu wiſſen, daß es von gleichen Einhalt, und eben daſſelbige iſt, welches von denen Herren Staaten General der Vereinigten Nieder-Landen auf Anhalten der Intereſſenten der Grönlandiſchen Fiſcherey A. 1695. d. 22. Jan. approbiret und confirmiret worden, und iſt ſolche ſchon A. 1677. jedoch ohne Confirmation von der Rhederey als eine Ordnung unter ſich gedrucket, welche die Bremer und Embder ſo wohl als die Unſrigen angenommen und ſich darnach gerichtet haben, wie ſolches in der Zeit pro obtinenda Confirmatione von der Holländiſchen Rhederey übergebenen Requete ſich angeführet befindet.

REGLEMENT,

die

Grönlandiſche Fiſcherey

betreffend/

wie ſolches E. E. Raht der Stadt Hamburg approbiret und publiciren laſſen Anno 1696. den 6. April.

Wir Bürgermeiſtere und Raht der Stadt Hamburg/ geben allen und jeden/ denen daran gelegen/ vermittelſt dieſes offenen Drucks

zu vernehmen / was geſtalt Uns hieſige committirte von denen geſammten Intereſſenten der Groenlandiſchen Fiſcherey nachfolgendes Reglement übergeben / und dabey geziemend gebeten / Wir geruheten ſolches Obrigkeitlich zu approbiren / und in vim Legis zu authoriſiren.

Wie Wir nun dieſes Reglement ſo befunden / daß es zum Beſten der Groenlands-Fahrt gute Verordnunge in ſich hält / ſo haben auch kein Bedencken gehabt / ſolches in allen ſeinen Puncten (jedoch vorbehältlich künftig nach Befinden ab- und zu zuthun) gut zu heiſſen / und zu jedermanns Wiſſenſchaft / wie hiemit geſchicht / ſolches drucken und publiciren zu laſſen / mit dem Anhange / daß ſich ein jeder darnach hinführo ſchuldigſt achten / und demſelben nachleben ſoll; Geſtalt dann auch bey eräugenden Fällen in judicando Einhalts ſothanen Reglements jederzeit zu verfahren.

Es lautet aber beregtes und in 12. Articulen beſtehendes Reglement folgender maſſen;

Art. 1.

Erſtlich / wann ein Schiff verunglückt / und der Commandeur und das Volck ſich zu ſalviren ſuchen / ſo ſoll das erſte Schiff / an welches ſie gelangen / dieſelbe aufnehmen / und wann dieſes

Schiff

Schiff ein anders antrift / ſo ſoll es die Helfte von dieſem geborgenen Volcke Jenem übergeben / wie denn auch das Volck überzugehen ſchuldig iſt / es wäre denn / daß beſagtes zweyte Schiff allbereits geborgen Volck einhätte / auf welchen Fall das geborgene Volck pro rata alſo vertheilet werden ſoll / daß ein jeder gleiche viel davon bekommt / und wañ alſo dieſe Schiffe nachgehends wieder bey andere Schiffe kommen / ſollen ſie das Volck wieder alſo vertheilen / wie vorhin gemeldet iſt.

verunglücket) in und zwiſchen das Eyß, denn wie zur Zeit des Fangs das Eyß in groſſen Feldern, wie es genennet wird, durch Wind und Strohm ſich loß gibt und treibet, ſo machet es zuweilen groſſe Oefnungen, in welchen die beſten und behertzten Schiffer, weiln es in dem Eyſe den beſten Fang gibt, ſich hineinwagen, und den Fiſch ins Eyß verfolgen, da es denn geſchehen kan, auch geſchiehet, daß ſolche Oeffnunge ſich wieder ſchlieſſen, und wenn ſich das Eyß nicht öfnet, ein ſolch Schiff im Eyſe bleiben und vergehen, oder auch wenn es durch ſolch Treib-Eyß und Flahrden geklemmet und getroffen, daß es zerſchmettern und verunglücken müſſe. Und in dergleichen Zufällen beruhet der meiſte Hazard dieſer Fahrt.

zu ſalviren ſuchen) auf ein ſolches treibend Eyß-Feld oder in ihren Chaloupen ſo gut ſie können, nebſt demjenigen was ſie an Victualien oder Gerehtſchaft aus dem verunglückten Schiff geborgen.

So ſoll das erſte Schiff) Imperative, denn da dieſe Schiffe ſtarck an Mannſchafft fahren, und dieſe Bergung wegen Enge des Raums ſehr incommode fällt, ſoll und muß das erſte Schiff ſolche unglückliche Menſchen bergen, nach den Reguln der Pietæt und Chriſtlichen Mitleidens, und ſonſt ex diſpoſitione Statuti in art. 1. Tit. XVII.

Ein anders antrifft/ ſo ſoll es die Helffte) um das erſte der Laſt zu überheben, und ſo weiter alle folgende, damit es keinem von allen zu ſchwer werde.

Art. 2.

Die Victualien, ſo die geborgene Leute an Bord bringen/ ſollen von ihnen ſelbſt conſumiret werden/ und was davon noch übrig ſeyn möchte/ wann ſie an ein zweytes und folgenden Schiffen kommen/ ſolches ſoll gleichfalls pro rata der Anzahl des Volcks mit übergeben werden; Imgleichen wann die ſalvirte Schlupen keine Victualien mitbringen/ ſollen ſie doch aus Chriſtlicher Liebe aſſiſtiret werden/ jedoch daß ſie auch als andere Matroſen mit arbeiten helffen.

Die Victualien ſollen von ihnen ſelbſt conſumiret werden) müſſen alſo die Victualien nach der Ordnung art. præced. mit ſalviret, und von ſolchen ſollen dieſe Leute, falls ſie zureichen, unterhalten werden.

Jedoch daß ſie auch als andere Matroſen mit arbeiten helffen) ſo wohl in dieſem als in dem vorigen Fall wenn

Digitized by Google

wenn ſie gleich von den ſalvirten Victualien, unterhalten werden können.

Art. 3.

Wann ein Schiff/ Schiffe/ oder Gühter in Grönland verunglücken oder verlohren werden möchten/ ſo ſoll der Commandeur oder Schiffer/ oder welcher ihre Stelle repræſentiret/ ſo lange ſie dabey ſeyn/ ein jeder ſo viel ihm angehet freye Wahl haben/ ob ſie das Guht wollen bergen laſſen/ und durch wen/ jedoch daß der Commandeur ſo mit gegenwärtig auch ſein Belieben habe/ ob er ſolche Gühter übernehmen wolle oder nicht.

So lange ſie dabey ſeyn) aus dem Fundament des Bergungs-Recht art. 31. Rec. d. A. 1603.

Ob ſie das Guht wollen bergen laſſen/ und durch wen) die Gühter müſſen geborgen werden, wenn es practicabel, das Geſetze iſt zu verſtehen, ob der Schiffer durch ſeine Leute es ſelbſt oder mit Beyſtand anderwärtiger Hülffe bergen laſſen wolle.

Der Commandeur) des Schiffes, welches bergen ſoll.

Ob er ſolche Gühter übernehmen wolle oder nicht) in Caſu wenn andere und mehr Schiffe mit verhanden, und wie vorgeſagt der Schiffer des gebliebenen Schiffes eines erwehlet. Denn wenn nur ein Schiff, alſo keine Wahl wäre, ſolte urtheilen, daß falls es ohne Gefahr und Verhinderung in der Fiſcherey des bergenden Schiffes geſchehen könne, die Gühter nach aller Möglichkeit

lichkeit geborgen werden müſſen, und iſt das in dieſer Fahrt regulirte Berglohn die Helfte des geborgenen. Es iſt aber doch nicht gehalten ſolches gegen ſeinen Willen zu thun.

Art. 4.

Falls aber jemand bey ſothanes gebliebenes oder verlohrnes Schiff/ Schiffen oder Gühter käme/ welche verlaſſen/ und wobey niemand seyn möchte/ derſelbe ſoll Macht haben/ ſolch Guht zu bergen/ und ſoll von ſothanen geborgenen Gühtern/ es ſey Wallfiſch-Fänger Gerehtſchaft/ item Speck/ Trahn und Wallfiſch-Baarden/ Wallruß-Zähne/ auch Schiffs-Gerehtſchaft/ und was dergleichen ferner ſeyn möchte/ wann ſie hier zu Lande kommen/ die eine Helfte der/ ſo es geborgen/ und die andere Helfte haben/ derjenige/ ſo es verlohren hat/ als welchem der Berger ſothane Helfte ohne daß er dafür Fracht/ Parteniers-Geld/ oder andere Unkoſten zu fordern Macht hat/ auszukehren verbunden iſt.

Verlaſſen/ und wobey niemand ſeyn mögte) als ein Wrack und abandonirtes Guht vid. art. 31. Rec. d. A. 1603.

Wallfiſch-Fänger Gerehtſchafft) iſt das Vleet als Quartelen, Wallfiſch-Lienen und Kenter-Tauen, Harpunen, Lantzen, Speck-Baarden und Kap-Meſſer und dergleichen.

Speck,

Speck / Trahn und Wallfiſch-Baarden) Thran iſt eigentlich das ausgekochte Speck, welche Auskochung allererſt bey der zu Hauſekunft in den Trahn-Brennereyen vorgenommen wird. Das Speck und die Baarden ſeyn die Braut ſo zu reden, worum mit ſo groſſer Gefahr getantzet wird. Die Abſchneidung des Specks nennet man Flentzen; wie damit verfahren wird Vid. bey vorallegirten Zorgdrager pag. 434. In dem obern Theile des Rachens der Wallfiſche ſitzen die Baarden oder das Fiſchbein, wovon Zorgdrager pag. 129.

die eine Helfte) Particulare dieſer Bergung, jedoch, daß dem Eigenthümer die andere Helfte ohne einige Decourtirung von Fracht und Unkoſten verbleibe.

Wallruß-Zähne) und deren Speck. Imgleichen Robben und deren Speck und Fell, wie auch die Robben-Lebern, von welchen letztern zu notiren, daß die Helgelander viel darauf halten, und wohl bezahlen, weiln ſie ſolche zur Aaſung in ihrem Cabiliau, Schellfiſche, Döſch- und Macrelen-Fang gebrauchen, als welche viel beſſer ſeyn ſollen, als die Ochſen-Lebern, deren ſie ſich ſonſt in ihrem Fiſch-Fang bedienen.

Art. 5.

Daferne ein geborgenes Schiff / Schiffe oder Gühter ehe ſie geborgen / durch die Monath-Gelders und Parteniers möchten verlaſſen ſeyn / ſo ſollen ſothane Monaht-Gelders und Parteniers von den geborgenen Schiff / Schiffen oder Gühtern / nichts zu prætendiren befugt ſeyn / ſon-

dern es ſoll auf ſothanen Fall / das Schiff / Guht und Wallfiſch-Fang von beyderſeits Rheedern genoſſen werden.

Monaht-Gelder und Parteniers) weiln auf dieſen Reiſen die Bedingung der Haner, entweder auf eine gewiſſe Monahtliche Gage, oder auf Hoffnung des Fangs geſchiehet, ſo werden die erſten hier die Monaht-Gelder, die andern aber Parteniers genennet, welche entweder auf gar keine oder doch geringe Gage dienen, unter der Condition, daß ſie von jeden Fiſch, von jeden Quarteel oder zwey Tonnen Trahn ein genanntes zu genieſſen haben ſolchen. Sie die Parteniers aber bekommen, wie ſie es nennen, ein Pott Wein oder Hand-Geld wie es accordiret, welches ihnen an ſtatt eines Monaht-Geldes gerechnet wird. Unterdeſſen haben doch die Monaht-Gelder auch von jedem Fiſch etwas weniges zur Ergetzlichkeit zu genieſſen, um ſie zur Arbeit zu encouragiren.

verlaſſen ſeyn) ohne die äuſſerſte Noht, nach befundenen Umſtänden und Zuſtandes des geborgenen, weiln auf dieſen Reiſen die Furcht des bevorſtehenden Unglücks keine genughafte Urſache der Verlaſſung, ſondern es muß um Salvirung Leib und Lebens, wenn alle Hoffnung verſchwunden, allererſt geſchehen.

nichts zu prætendiren haben) in Pœnam der Verlaſſung, denn weiln die Bergung vielen Harzard unterworffen, und das Volck ſonſt zum Verlaſſen leicht incliniren würde, hat das Geſetze durch dieſe Pœnal-Clauſul das Volck das Schiff nicht zu verlaſſen conſtringiren wollen.

von

Digitized by Google

von beyderſeits Rhedern) des Bergenden und des Geborgenen, nach der Declaration vorgehenden Articuls ohne Fracht und ohne Unkoſten zu berechnen.

Art. 6.

So aber das Volck vom gebliebenen Schiff/ Schiffen oder Gühtern/ dabey ſeyn/ und die Gühter möchten bergen helffen/ ſo ſollen aus den völligen vierten Theil alles deſſen ſo geborgen wird/ die Monaht-Gelder des beſagten Schiffs ihr accordirtes Monaht-Geld und die Parthenierer vor ihre gethane Arbeit zwantzig Gülden Monahtliche Haur/ biß zur Zeit/ daß das Schiff geblieben iſt genieſſen/ in Anſehung die Partenierer in ſolchen Fall/ als Monaht-Gelders gegen die erwehnte zwantzig Gülden pr. Monaht conſideriret werden/ zu rechnen von den Geldloſen Monahten/ falls aber gemeldtes vierte Part ſoweit nicht reichen möchte/ ſo ſoll ein jeder Monaht-Gelder und Parthenierer nach advenant miſſen müſſen/ und dasjenige ſo etwan von ſothanen vierten Part über die gemeldte Monaht-Gelder überſchieſſen möchte/ ſoll denen Rheedern zu gute kommen.

Das Volck dabey ſeyn) und alſo noch in Poſſeſſion von Schiff und Guht, und alſo die Rettung geſchiehet.

aus den völligen vierdten Theil alles deſſen was ge-

 borgen

Digitized by Google

borgen wird) werden alſo die Unkoſten von dieſem vierten Theil nicht abgezogen.

die Partenierer vor ihre gethane Arbeit) im Bergen und ſonſt ex Æquitate, weiln ſie keine accordirte Gage haben, und ſie in ſolchen Fall als Monahts-Gelder gerechnet werden ſollen.

zwantzig Gülden Monahtliche Hauer) auf den Holländiſchen Fuß, iſt 24. Marck nach hieſiger Gewohnheit.

Geldloſen Monahten) iſt zu verſtehen von der Zeit nach dem erſten Monaht, daß ein ſolch Schiff in See geweſen, denn der erſte Monaht iſt nicht Geldloß wegen des empfangenen Pott Weins oder Hand-Geldes. v. g. Ein Schiff wäre von dem arrivirten Unglück drey Monaht in See geweſen, ſo werden nur zwey Monaht als Geldloß gut gethan, weilen wegen des dritten Monahts das Hand-Geld an ſtatt der Gage gerechnet wird, alſo dieſer nicht als Geldloß zu achten.

nach advenant miſſen) nach Proportion der Zeit und der Gage oder Monaht-Gelder, und der zwantzig Gülden, in ſo weit als das vierdte Part zu gäntzlicher Berichtigung allſolches nicht zureichen will.

Art. 7.

Der Commandeur, ſo einiges Guht berget/ ſoll die bedungene Portion, in Anſehung ſeiner Partenierer/ rechnen/ nach advenant von dem Capital ſo davon kompt/ indem man das Capital als Fangſt von Thraen und Baerden rechnet. Die Monaht-Gelders aber ſollen davon nichts genieſſen/ und

Digitized by Google

und ſollen 50 Quartelen Thran/ und 1600 Pfund Barden vor einen Fiſch gerechnet werden/ das Geborgene muß zu Capital gemachet und der Thran nnd Baarden nach dem Marcktgang begröſſert werden.

die bedungene Portion] laut vor der Bergung gemachten Accords, welches ordinair die Helfte.

in Anſehung ſeiner Partenierer] welche in den Fangſt participiren, begreiffet alſo der Fangſt allen Profit, welches ein ſolch Schiff während der Reiſe durch Bergung oder auf was Art es geſchehen mag, gewinnet und proſperiret. Redet alſo dieſer Articul von dem Caſu, wenn in einem geborgenen Schiffe Fangſt verhanden, und ſolcher mit geborgen wird.

Unterdeſſen iſt hiebey zu notiren, daß die Partenierer hoc Caſu ſo wohl von den Baarden als dem Trahn participiren, welches in dem gefangenen Fiſch von den Baarden ihnen nicht zukommt.

Marcktgang] iſt der Preiß der Waaren an dem Ort wo das Schiff löſchet.

Art. 8.

Alle ſothane geborgene und ins Schiff gebrachte Gühter/ ſollen allen Zufällen von Schaden und Avarie ſo wol unterworffen ſeyn als eigene Gühter.

Digitized by Google

Dieſer Articul handelt von Avarie groſſ, ob communionem & Societatem der geborgenen Gühter und der Ladung.

Art. 9.

Wann jemand einen Fiſch im Eiſe getödtet haben/ und ſolchen durch Ungelegenheit nicht an Boord möchte kriegen können/ der bleibt des Fiſches Eigener ſo lange jemand von ſeinem Volcke dabey bleibet/ ſo aber kein Volck dabey iſt/ wann er gleich an einem Eyß-Feld feſt gemachet wäre/ mag derjenige/ ſo dabey kompt den Fiſch zu ſich nehmen.

ſo lange jemand von ſeinem Volcke dabey bleibet) ad tuendam per Cuſtodiam Poſſeſſionem, weiln ſonſt niemand in offener See, als ſein eigenes, was beſitzen kan, und hilft nicht, daß er den Fiſch getödtet, auch nicht daß er ſolchen an ein Eisfeld feſt gemacht, denn ſo lange die würckliche Occupation in re nullius nicht erfolget, kan kein Beſitz oder Eigenthum ſtatt finden. Darum ſo bald die Poſſeſſion verlaſſen, fällt ein ſolch verlaſſener Fiſch wieder in das Recht der natürlichen Freyheit, und gehöret dem, wer ihn findet. *Quicquid ex rebus Nullius ceperis, eousque Tuum intelligitur, donec tua Cuſtodia coercetur. Cum vero tuam evaſerit Cuſtodiam, Tuum eſſe deſinit, & rurſus fit Occupandis.* §. 12. & 13. Inſtit. d. Acquir. Rer. Domin. & L. 3. §. 2. & 5. §. 1. ff. h. Conf. Clariſſimi v. Bynckershoeck Diſſertat. d. Dom. Maris cap. 1.

Und aus eben dieſem Fundament, wenn ein Fiſch mit der Harpune würcklich getroffen, iſt er ſo lange des jenigen, der

der ihm angeſchoſſen, als die Line an ſeiner Chaloupe feſt, und kan niemand auf den Fiſch durch Anſchieſſen einiges Recht erlangen, ſo bald aber die Line verlaſſen, obſchon die Harpune in dem Fiſch geblieben, gehöret der Fiſch demjenigen, der ihn nachgehends tödtet, und ſich deſſen bemächtiget.

Art. 10.

Wann Jemand einen Fiſch gefangen/ und damit beym Lande iſt/ mag er denſelben vor ein Ancker/ Draggen oder Tau feſt machen/ und ein Marck oder Boy darauf ſetzen/ alsdann ob ſchon Niemand dabey iſt/ bleibt der Fiſch doch vor dem Eigener alda liegen.

Damit beym Lande iſt) alſo gefangen und occupiret, da der Fiſch aus der Freyheit der See an Land gebracht, und Jure Dominii animo & corpore würcklich poſſidiret wird. arg. L. 3. §. 14. ff. de acquir. vel amitt. Poſſeſſ.

Draggen) iſt eine Sorte von kleinen Anckern mit 4. Zähnen, und wird auf Booten und Chaloupen gebraucht.

Weiln in præcedentibus, da von Anckern gehandelt, als pag. 26. 27. 172. den Unterſcheid deren nicht bemercket, notire bey dieſer Gelegenheit, daß man ſie von verſchiedener Gröſſe und Schwerde bey den Schiffen führet, als:

1. Das Pflicht- und Stop-Ancker iſt das gröſte und ſchwerſte.
2. Das *Boeg-* oder Täglich Ancker iſt etwas kleiner und von weniger Schwerde.

3. Das

3. Das *Tuy-* oder *Vertuy-*Ancker iſt wieder kleiner und etwas leichter, und endlich
4. Das kleineſte das Werp-Ancker.
Conf. d'Aubin Diction. de la Marine Voc. Ancre.

Das Quer-Holtz oben an dem Ancker-Stock, worinn das Ancker hänget, wird der Crahn genennet.

Marck oder Boye] einen Bojer, Gallis: Bouee, Gaviteau, wovon in art. 2. Tit. XIV. und dieſer Ancker und Bojer ſeyn die Symbola und Beweiß des per Capturam erlangten Eigenthums.

Art. II.

So auf der Reiſe nach Grönland unter der Admiralſchafft bey leiſtender Defenſion jemand gelähmet würde/ der ſoll von der Grönlandiſchen Fiſcherey dafür billigermaſſen bezahlet/ und ſolches über die gantze Flotte repartiret/ und eben ſo ſoll es auch in der Retour gehalten werden.

Admiralſchafft] Vid. quæ not. ad art. 41. Tit. XIV.

und ſolches über die gantze Flotte repartiret werden] Conf. quæ not. ad d. art. 41. und hier findet ſich die General Avarie groſſ gegen den Einhalt des 12. art. unſers Admirals-Briefes.

Daß aber dieſe General Avarie groſſ über die gantze Flotte guten Grund habe, würcklich in Praxi recipiret und per Conſtitutiones verſchiedener Nationen authoriſiret vid. Königl. Schwed. S. R. Cl. 7. §. 7. Königl. Dän. S. R. cap. 7 §. 3. & 5.

gelähmet] Conf. art. 42. Tit. XIV. P. II. Stat.

Art. 12.

Digitized by Google

Art. 12.

Endlich woferne ſich begebe / daß einige Sachen vorfielen deren hierinn keine Meldung geſchicht / ſolche ſollen durch gute Männer / oder auf hieſiger Admiralität abgethan werden. Actum & Decretum in Senatu publicatumque ſub Signeto d. 6. Aprilis, 1696.

Auf hieſiger Admiralität) iſt der Beweiß, daß alle Sachen die Grönlandiſche Fahrt betreffende ad Judicium Admiralitatis gehören.

Ubrigens wann es ſich auch öfters zuträgt, daß die Grönlandiſche Commandeurs währender Reiſe ohne Vorwiſſen ihrer Rheder mit Conſens ihrer Parteniers unter ſich Mackerſchaft machen, dergeſtalt daß ſie zur Helfte in den Fangſt mit einander einſtehen wollen, welche in einem gewiſſen Caſu Anni præt. von zwo Commandeurs dahin extendiret, daß auſſer dem Fangſt ſie auch in Schaden und Verluſt von Schiff- und Fangſt-Gerehtſchafft einander vor die Helfte einſtehen wollen, wäre die Frage: ob die Rheder in ein oder andern Fall ſolche Convention zu genehmigen ſchuldig? Wiewohl ſolche Conventiones, inſonderheit letztern Falls, ſehr weit gehen, und dem Schiffer dergleichen Authorität einzuräumen ſehr viele Bedencklichkeiten mit ſich führet, indem die See-Rechte dem Schiffer über Schiff und Ladung NB. ohne Noht diſponiren zu können nicht zuſtehen, wie vorhin in Fällen von Avarie groſs und Bodmerey und andern angeführet worden. So iſt doch zu attendiren:

1. Daß es eine unter denen Commandeurs recipirte Gewohn-

wohnheit Mackerſchappen unter ſich zu machen, welche auch denen Rhedern und Aſſeuradeurs nicht unbekannt.

2. Iſt der Commandeur, ſo viel die Reiſe betrifft, Meiſter vom Schiff, und müſſen die Rheder wiſſen, welchem ſie ihr Schiff anvertrauen. Und da alſo der Schiffer der Rheder ihr Mandatarius, ſeyn dieſe ex Facto ipſius gehalten, um ſo mehr da

3. Er Fines Mandati durch eine in Praxi recipirte und ihme durch ſeine Rhedere nicht verbohtene Handlung nicht überſchritten, auch

4. Da es auf Gewinn und Verluſt getroffen und Eventus dubius, dieſe Convention nicht pro abſolute nociva & prohibita zu achten.

Einfolglich würde nach meiner Meynung pro affirmativa zu concludiren ſeyn.

Gleich wie nun nach der Convention einer ſolchen Mackerſchafft, wenn eines von beyden Schiffen bleiben würde, das andere die Helffte des Schadens nach dem Wehrt zur Zeit der Bleibung des verlohrnen Schiffes, Vleets und Fangſtes tragen müſte, ſo wäre doch ſolches nicht weiter zu verſtehen, als allein und an ſich von dem Caſco, Vleet und Fangſt des andern Schiffes, weiln die Rhedere durch des Schiffers Handlung zu nichts weiter obligiret werden können. Und würde auch ferner daraus folgen, daß wenn auf beyde Schiffe verſichert wäre, wie denen Aſſeuradeurs des gebliebenen Schiffes nach Rata ihrer gezeichneten Summen dasjenige, was nach der Convention zu wieder Erſetzung der Helffte des Schadens von ſeinem Macker gut gethan werden müſſe, die Aſſeuradeurs auf dieſes Macker-Schiff nach ebenmäſſiger Rata der gezeichneten Summen dieſen durch des Schiffers Handlung erlittenen Schaden nach der Avarie groſſ gut thun müſſen.

Es

Es würde zwar dem Aſſeuradeur, wenn ſein Schiff ſalvo kommt, gar was unvermuhtetes ſeyn, zur Contribution des Schadens des Macker Schiffes gefodert zu werden, allein da er nach der Police, in die Stelle des Aſſecurirten tritt, auch die Fauten und Facta des Schiffers übernimmt, darf er ſich nicht wundern, daß er ex Conventione des Schiffers in Re per ſe licita auf ſolche Art obligiret werden könne.

Es finden ſich auch ſonſt Caſus, daß wenn ein Schiff ſalvo kommt, worauf der Aſſeuradeur gezeichnet, er nichts deſtoweniger für ohnverſehene Schaden, v. g. in Uberſegelungs-Fällen ex Proviſione Legis gehalten, warum denn auch nicht in gegenwärtigen Fall ex Proviſione Hominis durch die auf dergleichen Reiſen in der Uſance fundirte Convention der Schiffer unter ſich? Das beſte und ſicherſte iſt, denen Schiffern und Commandeurs dergleichen Conventiones und Mackerſchoppen für ſich ohne Beyſtimmung ihrer Rheder einzugehen und zu ſchlieſſen zu inhibiren, wenigſtens dergeſtalt ſolche eingeführte Uſance zu reſtringiren, daß ſolche beſchwerliche Folgen und Præjudicia daraus nicht entſtehen können.

Die unter hieſiger Kauffmannſchafft, inſonderheit in Thran und Wallfiſch-Baarden, weilen deren Preiſen nach dem Fangſt ſich reguliren, und dem Auf- und Abſchlag am meiſten unterworffen, recipirte Handlung auf Speculation oder auf Avanture und Haſard fundiret ſich in Emtione Spei Juris Civilis per L. 8. §. 1. ff. d. Contrah. Emt. & L. 12. ff. d. Act. Emti, und iſt dieſer Contract ein conditionirter würcklicher Kauff- und Verkauff, welcher abſeiten des Verkäuffers pur und verbindlich iſt, falls der Käuffer zu der beſtimmten Zeit die Lieferung der verkaufften Waaren gegen Auszahlung des ſtipulirten Pretii von demſelben prætendiren ſolte,

 alſo

Digitized by Google

alſo eine Species derer Kauf-Contracte, wovon in art. 11. & 12. Tit. VIII. P. II. Statut. gehandelt wird.

Es wird aber ſolcher Kauff unter den contrahirenden Partheyen auf folgende Art getroffen, nemlich daß A als Käuffer von B als Verkäuffern eine Quantität von Thran oder Wallfiſch-Baarden reſp. die Tonne und 100 Pfund gegen einen gewiſſen accordirten Preiß würcklich kauffet, unter der Condition, daß der Verkäuffer ſolche Waaren auf eine determinirte Zeit, oder an einen gewiſſen Tag gegen bahren Empfang des Kaufs-Pretii zu liefern gehalten ſeyn ſolle, und um den Verkäuffer dazu deſto kräftiger zu verbinden, der Käuffer jenem nach Proportion der Kauf-Summa eine Premie anſetzet, und bey Schlieſſung des Contracts bahr bezahlet, welche, wenn der Käuffer zu der beſtimmten Zeit oder Tag die Lieferung nicht verlangen und fordern ſolte, verdienet, und er ſeiner Verpflichtung entſchlagen ſeyn ſoll.

Weilen hier eine Premie gegeben wird, iſt daraus abzunehmen, daß dieſer Contract mit der Aſſeurance einige Connexität habe, um ſo mehr, als ſolche Premien auch von Leuten genommen werden, die weder in den Rhedereyen auf Grönland intereſſiren, noch mit dergleichen Waaren ſonſt handeln, einfolglich in dem Fall der erlangten Lieferung entweder die verkaufften Waaren anſchaffen, oder auch das Intereſſe præſtiren müſſen.

Das Formale von dieſem Contract iſt, daß er in Schrifften müſſe verfaſſet und die Premie contant bezahlet werden, der Effect und Reciproque Obligation aber

1. Daß die Premie, ſo bald ſie empfangen, dem Verkäuffer heim falle, weiter nicht gerechnet, auch nicht wieder gefordert werden könne.
2. Wenn zu beſtimmter Zeit oder Tag die Lieferung nicht gefor-

gefordert wird, die Premie verdienet, und alle Verpflichtung aus dieſen Contract ceſſire und aufhöre.

3. Wann aber die Lieferung gefordert wird, der Verkäuffer verpflichtet ſey, præciſe an den beſtimmten Tag und Zeit die Lieferung der alſo verkaufften Waaren, oder in deren Entſtehung das Intereſſe nach dem Marcktgängigen Preiß ſolcher Waaren zur Zeit der Lieferung zu præſtiren, und des Käuffers, das accordirte Kauf-Pretium gegen Empfang der verkaufften Waaren bahr zu bezahlen.

Die hieher gehörige Actiones ſeyn, die ſonſt in Rechten verordnete und gewohnte ex Contractu Emti Venditi und ex Stipulatu, nach denen a Contrahentibus beliebten Conditionen.

Wer hievon mehrere Nachricht verlanget, findet ſolche in Actis Superioris Judicii, jetzo Appellat. Cam. van der Schloten contra Lindebohm d. A. 1725.

Lit. A.

Mandatum.

Ob wol alle und jede hieſige Schiffer und Schiffs-Rheder zufolge publicirten und öfters wiederholten Mandati angewieſen worden, das benöhtigte Schiffs-Bier nicht von benachbahrten Orten, ſondern von ihren Mit-Bürgern und hieſigen Brauern anzuſchaffen, ſo hat doch die tägliche Erfahrung bezeuget, daß ſolches von den meiſten aus der Acht gelaſſen: wann aber in dem art. 3. cap. 6. der von E. E. Raht und der Erb-geſeſſenen Bürgerſchafft den 10 Octobr. a. p. beliebten und publicirten Brau-Ordnung, unter andern auch dieſes mit dürren Worten reſolviret worden, daß alle und jede hieſige Schiffer und Schiffs-Rheder ſchuldig ſeyn

 ſollen,

ſollen, das auf ihrer Abreiſe von hie zu gebrauchendes Schiffs-Bier nirgends anders wo, als bey hieſigen Brauern zu beſtellen, und zu erhandeln; Als will E. E. Raht Krafft vormahls ergangenen, und anjetzo hiemit renovirten und extendirten Mandati ernſtlich erinnert und ermahnet haben, denſelben gehorſahmſt zu geleben, zu dem Ende und damit desfalls alle Unterſchleiffe und Contraventiones vermieden werden, die Schiffer allemahl vor der Abreiſe an hieſigen Baum unter ihrer eigenhändiger Nahmens Unterſchrifft einen Zettel, was für Bier und wie viel Tonnen ſie mitnehmen, mit Benennung des Brauers Nahmen von wem ſie ſolches gekaufft, und wann daſſelbe Bier gebrauet, zu übergeben ſchuldig ſeyn, welches Zettel Wochentlich vom Baum auf die Bier-Acciſe geliefert, allda mit den Brau-Zetteln conferiret, und dann ferner wenigſtens *alle Monaht* von dem Bier-Acciſe Schreiber auf den Zollen nachgeſehen werden ſoll: würde ſich als denn befinden, daß jemand von hieſigen Schiffern ſein Schiff ausverzollt und würcklich zur See gangen, der ſothanen Zettel am Baum nicht abgegeben, ſoll er bey ſeiner Zurückkunfft über kurtz oder lang mit einer Straffe von 20 Rthlr. welche von den p. t. Acciſe-Herren executive eingetrieben werden ſollen, belegt werden.

Würde aber auch ein Schiffer oder Schiffs-Rheder ſich mit Fug beſchweren, und erweißlich machen können, daß ein Brauer das von ihm beſtellete Schiffs-Bier nicht zu verabredeter Zeit geliefert, oder daß das Schiffs-Bier untauglich, und nicht ſo gut ſey als andere hieſige Brauer zu ſelbigem Preiſe brauen, ſoll derſelbe ſich anderwerts, und zwar wenn es die Zeit noch leiden möchte, bey hieſigen Brauern, bey Mangel genugſahmer Zeit aber, ſo wohl auſſer als innerhalb der Stadt, ſo gut er kan mit benöhtigten Schiffs-Bier zu providiren, von denen p. t. Acciſe-Herren ſo fort erlaubet

Digitized by Google

laubet, das ſchlechte oder untaugliche Schiffs-Bier aber zum Beſten der Armen-Häuſer confiſciret, und wann zu beſtelleter Zeit das Bier nicht fertig und lieferbahr iſt, der Brauer auf 20 Rthlr. beſtraffet werden. Wornach ſich ein jeder zu richten und für Schaden zu hüten hat. Actum & Decretum in Senatu publicatumque ſub Signeto d. 24 Jan. 1710.

Lit. B.

Mandatum.

Demnach E. E. Rahte die Brauer- und Becker-Alten ſupplicando zu vernehmen gegeben, was geſtalt einige hieſige Burger und Einwohner dieſer Stadt Verfaſſungen, und inſonderheit dem Mandato vom 17. Mart. 1702. zuwider, dasjenige, was zu Ausredung ihrer nach Grönland und anderen Oertern deſtinirten Schiffe an Bier, Brodt und anderen Victualien benöhtiget, nicht von ihren Mit-Bürgern dieſes Orts, ſondern auswärtig erhandelten, auch daß die Grönlandiſche Intereſſenten und anderer Schiffe Rheder, damit ſie dieſe verbohtene und unzuläſſige Einkauffung der Victualien auſſer der Stadt annoch practiſiren mögten, gantz kurtz vor der Schiffe Abreiſe, und da das Bier und Brodt ſo geſchwind nicht mehr angeſchaffet noch geliefert werden könnte, beſtelleten, folglich dadurch einen Prætext nehmen, auswärtig ihre Victualien zu erhandeln, mit Bitte, E. E. Raht geruhete ſelbiges vermittelſt eines zulänglichen Mandati, auf das kräfftigſte zu verwehren; Als hat derſelbe ſothanem billigmäſſigen Geſuch, um ſo viel ehender ſtatt geben wollen, da ſo wohl der gemeinen Stadt als vieler Bürger und Einwohner Beſtes hiebey gar mercklich intereſſiret, auch unſere vielfältig confirmirte Stadt-Receſſe ausdrücklich im Munde haben, daß die Nahrung nicht

Digitized by Google

nicht aus dieſer Stadt gebracht, noch unſern Bürgern und Einwohnern entzogen werden ſoll; Solchem nach will E. E. Raht alle und jede Bürger und Einwohner Obrigkeitlich erinnert und ernſtlich gewarnet, auch alle vorige Mandata, in Specie das letztere vom 17 Mart. 1711. renoviret, wortlichen Einhalts wiederholet, und dahin extendiret haben, daß keiner künfftig, die zu Ausrüſtung ihrer von hinnen nach fremden Plätzen gehenden Schiffe von andern Orten proviantire, ſondern allſolche zu der Ausrehdung gehörige Victualien und andere Sachen, von hieſigen Bürgern und Einwohnern erhandle, auch zu rechter zulänglicher Zeit, damit die Becker und Brauer das benöhtigte Brod und Bier füglich backen und brauen mögen, beſtelle; Mit der Verwarnung, daß, wer dareb betreten werden ſolte, daß er ſelbige auswärtig anſchaffet, oder zu Eludirung dieſes Mandats bey hieſigen Bürgern und Einwohnern, die benöhtigte Victualien ſo ſpäte beſtellet, daß ſie bey Abfahrt der Schiffe ſolche nicht liefern können, derſelbe nicht allein mit hoher willkührlicher Straffe belegt, ſondern auch allſolche zum Nachtheil dieſer Stadt und dero Bürger und Einwohner von Frembden erhandelte Waaren confiſciret werden ſollen. Wornach ſich ein jeder zu achten und für Schaden zu hüten hat. Actum & Decretum in Senatu, renovatum publicatumque ſub Signeto Merc. d. 6. Mart. A. 1720.

DEO GLORIA.

Addenda

Addenda & Emendanda.

In der Einleitung in fine Articuli I. ad allegatum Gvicciardini ſupplendum, daß dieſes zu verſtehen von dem mittlern Oſtio Rheni, ſo ſich als ein Navigabler Strohm durch die jetzige Duhnen bey Catwick in die offenbahre See ergoſſen, an welchen Utrecht, als ein Uhraltes Emporium, belegen geweſen, wie ſolches *per unanimem Conſenſum omnium Scriptorum*, ſo wohl ältern als jüngern, in ſpecie durch unſer Statutum und die darinn fundirte Hanſe, auch die noch verhandene Veſtigia Riparum Alvei, und in der Stadt Utrecht ſelbſt noch befindliche Merckmahle, wovon inſonderheit Lambert. Hortenſ. in rebus Ultraject. in principio und Janus Douſa in Annal. Belgii Libr. IV. verſchiedenes anführen, auſſer allen Zweifel geſetzet wird. Dieſer ſo anſehnliche Strohm hat ſich nach der Zeit gantz verlohren, und zwar dergeſtalt, daß nach Jani Douſæ Zeugniß, l. cit. zu ſeiner Zeit deſſen *nec Vola nec Veſtigium apparuerit*, ja ein gantz Seculum vorhero, weder Johannes de Becka, Wilhelmus Heda, noch angeregter Hortenſius von ihrer Zeit das geringſte Merckmahl anzuführen vermögt, auch in Unſerm Statuto Medio von 1497. und deſſen Schiff-Recht von dieſer Handlung und Hanſe weiter nicht die geringſte Erwehnung geſchiehet. Da aber doch eine Zeit geweſen ſeyn muß, daß dieſe groſſe Veränderung vorgegangen, iſt die Frage, zu welcher Zeit dann ſolche arriviret und entſtanden? Wilhelmus Heda Præpoſitus zu Arnheim und Canonicus zu Utrecht, welcher zu Ende des XV. Seculi gelebet, iſt in Hiſtor. Epiſcop. Ultrajectenſ. der Meynung, daß zu Zeiten Hungeri XI. Epiſcopi (unter weſſen Regierung A. 856. Utrecht von den Normannen verheeret worden, wovon Joh. de Becka in

Digitized by Google

Chron. & Douſa loc. cit. nachzuſehen) wegen eingefallenen groſſen Cataclyſmi und Uberſchwemmung vieler Städte und Länder, wie ſolches Douſa loc. cit. per allegat. umſtändlich beſchreibet, die von Utrecht A. 860. ſolche Gefahr abzuwenden und der Gewalt des Stroms zu widerſtehen, ſolchen abgeleitet. Er beſchreibet dieſes Evenement mit folgenden Worten:

Provinciales, ne quid de cætero hujusmodi periculorum ingrueret, rivulum modicum ex Rheno ſuper Doreſtatum decurrentem cognomine Leckam ab utroque latere vaſtis cingentes aggeribus, in eum Flumen Rhenum deduxere ne tam facilè alveum exire aut Oceano cedere cogeretur. Hoc modo Rhenus Doreſtatum usque nomen ſervans, inde Lecka jam incepit appellari, interclususque Oceani fluxus refluxusque apud Vicum Catwick Rheni Oſtium; Obſtructum eſt ſucceſſu Temporis, agitatis Vento Arenis, quæ illud opplevere. Conf. Hadriani Junii Bataviam cap. VIII & Johanni Meurſii Athen. Batav. Lib. 1. cap. 1. in f. Es iſt aus den Worten: Succeſſu Temporis, zu ſchlieſſen, daß die Meynung nicht ſey, daß um dieſe Zeit die Obturatio Oſtii erfolget, wohl aber, daß die Tieffe darunter gelitten haben müſſe, welchen Hadrianus Junius in Batavia beypflichtet, indem er von dem Biſchoff Balderico, welcher um die Zeit von 940. geſeſſen, ſchreibet, daß er ſich der Stadt Herſtellung nach der Zerſtöhrung nicht ſo eifrig angenommen haben würde, wann der Zeit ſchon Utrecht durch Verſtopfung des Rheins der Commodität der Fahrt und des Havens wäre verluſtig geweſen.

Die andere Meynung iſt, daß dieſe Verſtopfung ſich bey Gelegenheit einer abermahligen Inundation A. 1170. zugetragen, welche Hortenſius, Hadrianus Junius, Douſa und andere jüngere, in ſpecie Arnoldus Buchelius JC. in Not. ad Hedam annehmen.

Und

Und iſt dieſe ſo zu reden Communis Opinio, welche noviſſime noch Dn. Juſtus Chriſtophorus Ditmarus Hiſtor. in Illuſtri Viadrina Profeſſor in Not. ad Werner. Teſchenmacher ab Elverfeldt Annal. Cliviæ, Juliæ & Mont. &c. von der, oder vielmehr von noch vorhergehender Zeit, per Diploma Friderici I. Imperat. behaupten wollen, in verbis: *Fridericus I. Imperator Oſtium illud Rheni iterum aperiri juſſerat, ut liquet ex Diplomate apud Hedam de Epiſcopis Ultraject. ſed ſine ſucceſſu. Anno vero 1571. multo labore id apertum, ſed haud diu poſt oborta Tempeſtate iterum obſtructum fuiſſe refert. Orlerus in Chron. Hölland.* Ob der allegirte Orlerus, (vielleicht Johannes Orlerius Senator Leidenſis, deſſen Meurſius in Præfat. Athen. Batav. erwehnet, daß er in Holländiſcher Sprache eine Beſchreibung der Stadt Leiden ediret,) welchen, wie viel Mühe auch angewandt, nicht habhaft werden und inſpiciren können, fundiret ſey, (woran doch, weiln Douſa und Junius zu der Zeit gelebet, und dieſer groſſen Unternehmung mit keinem Worte gedencken, mit vielem Rechte zweiflen muß) oder nicht, weiln es zu meinen Zweck nicht dienet, ſtelle dahin, ſo viel aber das Diploma Friderici de aperiendo Alveo Rheni, quo liberius decurrat von 1165. anlanget, da es, wann ſolches de Apertura Oſtii jam tum obturati zu verſtehen, die Gewißheit Unſeres Statuti und der darinn fundirten Hanſe hauptſächlich anfechten würde, ſo wird mir um ſo weniger verarget werden können, wenn von dieſer Meynung abweiche, und aus dem Einhalt jetztbeſagten Diplomatis zeige, daß ſolches gar nicht von der Apertura anzunehmen, da zu der Zeit noch keine Verſtopfung dieſes Oſtii geweſen. Um nun dieſes gebührend zu erweiſen, ſo finden ſich in dieſem Diplomate drey Puncta, welche ad Petitionem der bey dem Rhein-Strohm intereſſirter Herrſchaften, als *Godefridi Epiſcopi Trajectenſis, Florentii Comitis Hollandiæ, Henrici Comitis Gelrenſis,* und *Theo-*

dorici Comitis de Cleve, durch Kayſerliche Authorität decidiret worden, nemlich:

1. *Ut Terra Noda alias Nieda ad faciendum Aquæ ductum ab Incolis Provinciæ, qui damno & periculo Aquarum ſubjacebant, ita perfodiatur, quod Aqua Rheni per eundem Meatum Effluens in Mare, quod ibi vicinum eſt, ſine Læſione in perpetuum fluat & decurrat.*
2. *Ut Obſtructio Rheni quæ dicitur Dam, prope Villam Wich, quæ ad removendam perniciem aquarum antiquitus facta eſt, rata & Imperiali Authoritate confirmata æternaliter inconvulſa in eodem Statu permaneat & conſervetur.*
3. *Ut Obſtructio Rheni, quam Comes Hollandiæ in loco qui dicitur Steckede ſive Svadeburg injuſte fecerat ob mala Inundationum deſtruatur, quo Aqua Rheni libera & Regia ſtrata ſine omni obſtaculo omni tempore fluat & decurrat, ſicut antiquitus ſolebat.*

Und iſt aus dem gantzen Context zu erſehen, daß dieſes Document von denen Obſtaculis handele, welche nicht von der Natur, ſondern durch Stacke, Dämme und andere durch Menſchen Arbeit und Hände-Werck zu ein- oder des andern anliegender Ländereyen Abbruch und Schaden in den Strohm angeleget, welche theils bleiben, theils demoliret werden ſollen. Iſt alſo der erſte Punct nur von einer Ableitung der Waſſer aus der Uberſchwemmung des Rhein-Strohms zu verſtehen; der andere Punct handelt von einem Wercke, das bleiben ſoll, nemlich von einem Damme zu Wieck, welches nicht die geringſte Connexion mit Catwick hat; noch weniger der dritte Punct, aus welchem vielmehr deutlich zu bemercken, per verba: *Quo Aqua Rheni libera & Regia ſtrata ſine omni Obſtaculo omni tempore fluat & decurrat*, daß dieſes Werck darum deſtruiret werden müſſen, weiln es dem Strohm an ſeinem freyen Lauf hinderlich geweſen: und auſſer dieſen iſt noch zu mercken, daß dieſes Diploma

ploma ſchon A. 1165. und alſo fünf Jahr zuvor, als dieſe Veränderung A. 1170. arriviret ſeyn ſoll, emaniret.

Es kan aber auch ſonſt dieſe Meynung in Gegen-Haltung Unſers Statuti, welches ohnſtreitig A. 1276. oder das folgende Jahr publiciret, ohnmöglich beſtehen, maſſen ſolches, auſſer dem, was in den fünf erſten Articuln von der Hanſe diſponiret, in art. 17. 18. und 19. von der See-Fahrt auf Utrecht ſo umſtändlich handelt, und das Schiff-Recht auf ſolche Fahrt ſo deutlich appliciret, daß kein Zweifel übrig bleibet, daß der Zeit keine Obturatio Rheni geweſen, ſondern nohtwendig die gäntzliche Verſtopfung weiter hinaus etwa ad finem XIII. wo nicht gar in das XIV. Seculum referiret werden müſſe. Unterdeſſen kan gar wohl ſeyn, daß auch der Zeit ſchon dieſer Strohm bey den Umſtänden der alten Ableitungen und vieler Abdämmung und Einteichungen, und per Tempeſtates erfolgte Verſetzungen der Sande im Oſtio, an ſeiner Tieffe ſchon verlohren gehabt, welches der Zeitigen Schiff-Fahrt, indem die Schiffe klein und leicht geweſen, einfolglich nicht gar tief gegangen, nicht ſonderlich hinderlich ſeyn mögen, und daß mit der Zeit die Fahrt innavigabel geworden, ja das Oſtium ſich endlich obturiret und ſich gäntzlich verlohren habe.

Ad art. 11. Jan. Douſa in Annal. Belgicis Lib. 6. erwehnet unter andern Orten, ſo unter der Diœces von Utrecht begriffen geweſen, *Agathenkercken*, und expliciret ſolches more ſuo von *Beverwick an't Ye*, ohnweit *Harlem* belegen. Vid. Gvicciardinum. Und da dieſer Ort einen bequemen Haven hat, überlaſſe weiterer Unterſuchung, ob Unſer *Oſtkercken* quæſt. etwa hier anzutreffen, weiln cœteris paribus das Contractum von *Aagt* oder *Ocht* leicht in *Oſtkercken* verwandelt werden können.

Pag. 2. ad §. 3. Die Schiffbauer haben Librum Fraternitatis Corporis Chriſti in Cathar. welches ihnen A. 1466. gegeben.

Pag. 16. ad Quæſt. Ob ein Schiff ein beweglich Guht in f. conf. art. 31. Tit. XIV. daß in Schiffen das Jus Retractus Noſtro Jure ſtatt finde. Diſſent. Reinhold Kuricke in Reſolut. Quæſt. Illuſtrium Qv. 9.

Pag. 19. ad art. 2. dem mehrern Theil folgen zu müſſen, verſtehet ſich nur allein de ſubſtrata Materia, das Schiff, die Equippirung, und die vorzunehmende Reiſe betreffend, keinesweges aber von dem particulier Intereſſe eines oder des andern Rheders, obſchon aus der Rhederey herrührend. Vid. Acta Admiral. von der Meden & Conſ. contra Johann Beets Wittwe, worinn dieſe Quæſtion ventiliret.

P. 22. add. in fine bey der Victualiſirung, *daß vig.* Mand. d. 24. Jun. 1710. die Schiffer und Rheder ihr Schiff-Bier bey hieſigen Brauern, und vom 6 Mart. 1720. das Brod und andere Victualien von hieſigen Beckern und Verkäuffern zu nehmen ſchuldig, und finden ſich ſolche in Adjunctis Supplem. von der Grönland-Fahrt ſub A & B.

P. 23. Lin. penult. loco Num. 3. Leg. 4.

P. 25. Von der Marck Silbers add. daß man 28 Schill. auf die Marck gerechnet, und haben 100 Tellede Marck 57½ Marck Silbers ausgetragen. Vid. Gloſſ. Langenbeck ad B. 9. Und von ſolchen Marcken iſt das alte Statutum zu verſtehen. Ein anders iſt die Marck Lötigen Silbers, die beträgt 8 Rthlr. und eine Marck Lötigen Goldes 72 Gold-Gülden.

To der Stadt Köre kan man auch füglich expliciren von dem arbitrio & beneplacito Senatus, daß ſolche Straffen nach Köre zu des Publici beſten haben können angewendet werden, denn man findet to der Stadt Buwete ꝛc.

pag. 26.

Digitized by Google

P. 26. Von der Admiralitäts-Flagge Loco auf das Mittel eines Anckers, Leg. des Ancker-Stocks, ſo daß der Crahn, worinn das Ancker hänget, oben, und unten die Flügel des Anckers hervorragen.

P. 33. guten Wind, Gallis: *Armogan, le beau Tems, qui eſt propre a Naviger. Diction. de l'Academ. Tom. II. des Arts & des Sciences.*

Pag. 38. auf Haven und Ströhmen frey zu liefern in f. A. 1664. d. 15. Octobr. Decret. in Cauſa Dubois & Oldenburg, daß der Verkäuffer des Schiffes den dritten Theil des Kauff-Schillinges beym Gerichte in depoſito laſſen ſoll, biß er das Schiff auf allen Haven und Ströhmen frey geliefert.

P. 42. add. daß der 11. art. nicht von Avarie groſſ zu erklären.

P. 52. Von dem Schiffs-Barbierer Königl. Däniſches S. R. cap. 1. art. 14. daß er die Leute raſiren, die Haare verſchneiden, und die Krancken curiren müſſe.

P. 58. dienet aus Gnade Leg. auf Gnade.

P. 69. Loco iſt aus dem Hanſ. S. R. geblieben, Leg. Conf. Hanſ. S. R. & add. art. 13. P. IV. Stat. von der Straffe der Schiffs-Knechte, ſo gegen ihre Schiffer freveln; wie auch Burſpracke Pet. art. 13. & Thom. art. 51. daß Schiffer und Boots-Leute keinen Muhtwillen an Land treiben müſſen, niemand das Seinige nehmen, und in fremden Haven gegen frembder Nationen Völcker ſich gebührend verhalten ſollen. Königl. Däniſche S. R. cap. 1. art. 7. und in der Burſpracke Thom. allweiter, daß ſie mit Hand-Beilen und ander Gewehr ſich des Nachts auf den Gaſſen nicht müſſen betreten laſſen.

p. 70.

Digitized by Google

Pag. 70. Loco Lit. E. Leg. F.

P. 79. Loco ſeine Mandatarios Leg. Mandantes.

P. 80. Unter dem Kühlen iſt auch das Umſtechen mit begriffen. Königl. Däniſche S. R. cap. 2. art. 11.

P. 87. Prangen Holland. Pilot. Ordin. d. A. 1685. art. 38. *met Prang van Seil in pericul brengen.*

P. 89. Loco ſe hebben Leg. ſchall he hebben.

Pag. 90. Loco abgehende müſſen alles verzollen Leg. ausverzollen. Und Loco Mandat von 1563. Leg. 1653.

P. 93. ad art. 40. daß dieſer Articul ſich in der Burſpracke Thomæ in f. findet.

P. 96. Loco Lit. D. Leg. E.

P. 97. Bey der General Avarie groſſ Conf. art. 11. Grouland. Reglements cum Not. und auſſer dem *angeführten* Placat von 1603. d. 9. April der Herren Staten General Ordonnance van Admiralſchafft d. 1. Sept. 1643. art. 49. & 49. in dem groſſen Placat-Buch.

P. 100. Loco inventiret Senſum Leg. invertiret.

P.107. Bey Unſern Articuls-Brief Conf. der Herren General Staten Articuls-Brief vom 27 April 1629. It. d. 24 Jul. 1636. in dem groſſen Placat-Buch, und daß der Unſrige mit jenen in den meiſten übereinkommt.

P. 114. Art. 28. Belgicum: *Cyſſet*, eine Pfeiffe vid. art. 29. Holland. Articuls-Brief, Gallis: *Siſſet*, Aubin Diction. de Marine: *C'eſt un petit Inſtrument, avec quoi on Siffle quelque fois, pour appeller les Gens de l'Equippage, ou pour les avertir.*

P. 123. Conf. der Herren General Staten Ordonn. von Seinbrieven d. A. 1607. in dem groſſen Placat-Buch.

P. 138. Die in dem Mandato erwehnte Burſpracke iſt die von Thomæ d. A. 1596. bis 1614.

P. 144.

Digitized by Google

Pag. 144. Von den Conoſſementen, daß ſich ein Mandat von 1672. findet, daß die Schiffer keine freumbde Gühter für ihre eigene angeben, auch keine doppelte Conoſſements und diverſen Einhalts zeichnen ſollen.

P. 149. Jure Retentionis arg. L. 5. ff. ad Exhib. L. 13. §. 8. ff. d. Act. E. V. L. 15. §. ult. ff. d. Furt.

P. 151. Die benannte Fracht in f. vid. art. ſequ. add. 5.

P. 152. Linea ult. Loco weiln von wegen Leg. weilen wann wegen. ꝛc.

P. 159. Bey dem Formular der Certepartie in fine, daß die Clauſul beſſer und gewöhnlicher: bey Verpfändung des Befrachters eingeladener Gühter und des Schiffers Perſohn, Schiff- und Fracht-Pfennige unter Submiſſion von alle Gerichte cum renunciatione Exceptionum &c.

P. 169. Von Rançonnirung des Schiffes Add. L. 2. §. 3. ff. d L. Rhod. Si Navis a Piratis redemta ſit, Omnes conferre debent.

P. 175. Von der Furcht der Gefahr in Remiſſione ad Not. art. 1. iſt per Errorem §. 2. eingefloſſen.

Pag. 184. Ad art. 7. ſuppleatur ex Gloſſa Veteri. Indeme dat Schips-Volck arm unde nohtdörſtig is, ſo dat ſe ümme Schaden to lieden ungerne willen werpen, derhalven Schip unde Goed mögte verſümet werden. Darumme verduldet unde vergönnet wert, dat dee Scheps-Kinder nicht tor Werpinge leggen, ehr halver Laſt, ſo dat ehre Angſt unde Eventhür jo ſo groot ſchienet unverborgen, alſe den andern, derwegen ſe glieck andern tor Werping leggen ehre Andeel. Nach dieſer alten Conſtitution wäre in f. alleg. ex Jure Lubec. ad Verba: über einer halben Laſt ſchwehr wohl etwas zu erinnern. Sed abſtineo.

Pag. 194. Jn §. 6. Loco wie denn auch, der alle Summen cum Omiſſione particulæ der Leg. wie denn auch alle Summen &c.

P. 236. poſt Verba: wenn die Certepartie auf aus und zu Hauß accordiret, maſſen inſerenda Verba auf der Herreiſe die gehende ꝛc.

P. 244. Loco da er nur Leg. darf er nur.

P. 246. Loco we Lúde ane Schuld Leg. we liede ꝛc.

P. 271. Loco pro Securitati Crediti Leg. pro Securitate &c. und kurtz darauf Loco Trajectiæ Leg. Trajectitiæ.

P. 276. Jn dem allegirten Supplem. vom Schiffsbau Loco art. 2. art. 3. und Loco art. 3. Tit. XIII. art. 2.

P. 279. Circa finem paginæ das hierunter die *jüngſten* Leg. das hier, unter die jüngſten ꝛc.

P. 280. Loco zu Beforderung der Reiſe anzuwenden Unkoſten Leg. anzuwendenden.

P. 282. Loco betrüge in allem 6000. Marck Leg. 7000. Marck.

P. 287. Emend. Opucemer per Opnemer.

P. 288. In fin. ad art. 5. wie ad art. 5. notiret, muß art. 3. ſeyn.

P. 291. Loco Sufficence Leg. Suffiſance.

P. 297. Ad Locum Adami Bremenſis de Aſcomannis. Conf. Jani Douſæ Annales Belg. Lib. 6. da er vorhin öfters der Piraterien und Einfälle der Normannen erwehnet, ſo ſetzet er mit unter andern zu der Diœces von Utrecht gehörigen Orten Aſcomannesdief, welches er von Aſſendelf explicirET.

P. 300. Loco dieſer und folgende 3. Articul Leg. folgender dritter Articul.

P. 313.

Pag. 313. §. 14. Loco vor Alters die Löbl. Cämmerey Leg. der Löbl. Cämmerey.

P. 325. Lin. 3. Polcie, Police.

P. 326. §. 64. reciterata, Leg. reiterata.

P. 373. §. 15. Loco in Auguralem Leg. Inauguralem, und in Nominatus Innominatus.

P. 384. Dequiſements, Deguiſements.

P. 388. Lin. 16. man ſich keiner Leg. ſich keiner.

P. 391. §. 29. wie auch nicht in der, Leg. wie auch nicht, wie in der ꝛc.

P. 393. §. 33. Amſterd. Wil. Leg. Wilkeur.

P. 399. §. 42. oder andere Weiſe bedenck- Leg. in bedenck-

P. 400. §. 44. Dolus ſuus memini Leg. Nemini.

P. 402. Vergines Leg. Vergini.

P. 407. §. 63. v. g. Es wäre nach Leg. Es wäre ꝛc.

P. 411. §. 74. daß ein ſolch Schiff, wann gar keine Zeit Leg. keine Zeitung.

P. 413. durch die beeydigten Taxadeur Leg. durch den ꝛc.

P. 417. pro rata einſchlieſſen Leg. einſchieſſen, und kurtz darauf vig. §. 19. Leg. Vid. §. 19.

P. 494. Loco Schiffer Leg. Schaffer.

P. 510. Loco occupandis Leg. Occupantis.

Digitized by Google

Regiſter
der Wörter und Sachen.

Abandoniren. in Bodmereyen pag. 287
wenn es ſtatt findet in Aſſecurance-Fällen 411
der Effect deſſen ibid.
in verderblichen Waaren 412
Abhörung. der Schiff-Leute 77. 147
Abweſenheit. Schade aus Abweſenheit 70
ohne Noht muß Niemand von Bord gehen ibid.
Actien. Mandat wegen des Actien-Krahms 424
Admiralſchaft worinn ſie beſtehe 95
daß durch Loten Admiralſchaft verſtanden werde ibid.
von dem Admirals-Brief ibid.
Urſachen der Admiralſchaft 96
Conditiones worauf ſie eingegangen wird 96. 97
general Avarie in Admiralſchaft ibid.
iſt bey Uns nicht im Gebrauch d. l. 128
wie es bey Uns mit der Admiralſchaft gehalten wird 97
weñ Admiralſchaft gebrochen wird 99
das Volck muß ſich wehren 99
100
Heilung der Bleſſirten kommt in Avarie groſs p. 100
wie diejenige, ſo ſich wohl verhalten, zu recompenſiren 101
wie diejenige zu ſtraffen, die ſich nicht wohl halten ibid.
wenn der Schiffer nicht fechten will 102
Admirals- und Sein-Brief 123
alte Admiralſchaft Ordnung 330
alle Schiffer müſſen den Admirals-Brief unterſchreiben 137
Admiralitæt Derivation des Worts 310
was darunter zu verſtehen ibid.
Fundation hieſiger Admiralitæt 310. 330
ob ſie vorhin ſchon geweſen 311. 338
iſt ein Collegium & Judicium delegatum 311
jetzige Beſetzung derſelben ibid.
Præſidium alterniret 312
von denen Herren des Rahts ibid.
von dem Herrn Secretario ibid.
von den Deputirten Bürgern ibid.
derſelben ordinaire und extraordinaire Seſſiones 316
wehlet die Conſuls und ſalariret ſie 317

die

die Bürger auf dem Admiralitæt-Zollen p. 318
ihre Bediente ibid.
den Waterſchout, Diſpacheur und Taxadeurs ibid.
dem Loots-Inſpector und Loots-Schiffer ibid.
die Blüſer ibid.
dem Verwalter auf der Dröge ibid.
unterhält die Feurung der Blüſen 319
hat ein Magazin-Hauß zu Curhaven ibid.
hat die Diſpoſition über die Becken-Gelder ibid.
alte Claſſification der Admiralität 336
von dem Gerichtlichen Admiralitæts-Proceſs 321
von der Diſtributione Actorum ibid.
vom Proceſſu Summario 322
welche Sachen in erſter Inſtance dahin gehören ibid.
wie weit in Policen das Nieder-Gericht concurrentem Jurisdictionem habe ibid.
von dem Criminal-Proceſs 323
von der Citation 324
de Præliminaribus vor gute Männer ibid.
von der Secunda Citatione 325
von den Terminis zur Handlung & Præjudiciis ibid.
von Commiſſionen 326
von Beweiß und Gegen-Beweiß p. 326
von der Publication 327
von der Execution ibid.
von den Remediis Suſpenſivis ibid.
von der Appellation 328
de Summa non Appellabili ibid.
von der Reviſion 329
von den Expenſen ibid.
gemeiner Beſcheid den Proceſs ſummariſch zu tractiren 364
gemeiner Beſcheid de Condemnatione in Exp. & Pœnam temere Litigantium 365
Reviſori Urthel auf eingeholten Raht der Admiralitæt 366
Streit-Sachen wegen Gronlandiſcher Fahrt, gehören an die Admiralitæt 513

Ancker. muß nicht ohne Boyer liegen 26
wenn es ohne Boyer lieget ibid. 27
wenn man eines andern Ancker lichten kan 27. 452
gekapt Ancker wie es zu æſtimiren 172
Anchrage 163
Unterſcheid der Ancker 511

Annehmung. was bey der Annehmung der Matroſen zu obſerviren 60

Matroſen müſſen ſich bey dem Waterſchout enregiſtiren laſſen p. 103
bekommen einen Schein 104
ohne ſolchen Schein kan niemand angenommen werden ibid.
Angenommene müſſen gleich an Bord gehen ibid.
Appellation. von Sachen über 10. Rthl. an die Admiralitæt 105
von der Admiralitæt ad Senatum 328
Arreſt. wie weit ein Schiffer arreſtiret werden kan 38
wenn ein Schiff ſiegelfertig und die Leute an Bord 39
ein beladen Schiff nicht zu arreſtiren ibid.
wie ein frembd Schiff zu arreſtiren ibid.
durch Abnehmung des Steuers ibid.
Arreſt durch general Beſchlag 41
Privat-Arreſte werden unter äuſſerliche Gewalt von Detention nicht begriffen 401
Arſenal wenn es erbauet 315
Vid. Compagne-Meiſter
Articuls-Brief 107
Aſcomanni 297
It. in Addendis 503
Aſſecurance, Conf. Police.
quo Caſu ein Aſſeuradeur mehr bezahlen muß, als ſeine gezeichnete Summe p. 200
wie weit er ſich durch Zahlung des Schadens liberiren könne ibid.
zu welcher Zeit die Aſſeurance hieſelbſt bekannt geworden 367
iſt Anfangs ein Mercantil-Werck geweſen ibid.
die erſten Urthel in Aſſecurance-Sachen 368
wie es nach 1603 gangen 369
Jus certum zu ſetzen iſt hoch nöhtig ibid.
Aſſecurance iſt dem Commercio unentbehrlich 370
iſt ein Jus Conſuetudinarium ibid.
iſt denen Römern unbekannt geweſen ibid.
wenn die Aſſecurance zum Reiſe gediehn 371
von general Aſſecurance-Compagnien ibid.
Camerey will lieber aſſecuriren als convojiren ibid.
was unter Aſſecuriren zu verſtehen 373
Definition ſolcher ibid.
muß in Schriften verfaſſet werden ibid.
Subjectum Objectum & Finis ibid.
wie weit der Aſſeuradeur in des Aſſecurati Stelle tritt 385

Digitized by Google

welchen Perſohnen zu Aſſecuriren erlaubet p. 389
welche excipiret ibid.
welche ſich verſichern laſſen können ibid.
was verſichert werden kan ibid. 391
was nicht verſichert werden kan 390
wie man ſich zum vollen verſichern laſſen kan 390. 391
muß geſchehen wenn ein Schiff noch gelegen 393
wie wenn es vertrocken ibid.
Aſſecurance mit Convoy 394
wie ſolche verſtanden werde ibid.
wie weit der Aſſeuradeur dadurch obligiret 396
von der Aſſecurance op Schip of Schepen 397
auf verderbliche Waaren ibid.
auf Contrebande 398
auf Gold und Silber ibid.
auf eine Pryſe 399
von dem Effect der Clauſul von Oder und Und 402
von gehend und kommend ibid.
von Aſſecurancen auf Monahten 403
auf Bodmerey-Gelder 409
auf Menſchen-Leben ibid.
für Türcken Gefahr 410
von Re-Aſſeurance 419
Atteſtationes, zu belegen 166
wie ſolches geſchiehet 386
haben plenam fidem 187
Formular Atteſtati 229
Avarie, Haverey Werffung in Uberladungs-Fällen, gehöret nicht in Avarie groſs 63. 64.
von particulier Avarie 83
von Avarie groſs an Saltz 87
general Avarie groſs in Admiralſchaft 97. 513
Heilung der Bleſſirten unter Admiralſchaft 100
Derivation des Worts 161. 190
wie Avarien zu diſtinguiren 162
wie viel Arten von Avarie groſs ibid.
deren Requiſita 163
von der kleinen Avaria und was ſie begreift ibid.
von regulirten Avarien ibid.
was unter Avarie groſs gerechnet wird 168
was nicht in Avarie groſs contribuiret 170
was keine Fracht bezahlet, bezahlet keine Avarie 171. 176
wie der geworffenen Gühter Schade zu beweiſen 172
wie das Schiff contribuiren muß 173
von Unvermögenheit contribuiren zu können p. 175
wie die Fracht contribuiren müſſe 176
Brechen und Verliehren contribuiret nicht 177

wie

wie durch Werffung verärgerte Gühter 181
Schiffer muß Avarie andienen ibid.
wenn die See Guht von Bord nimmt 182
wenn das Guht geräumet ibid.
wie geworffene Gühter zu gelten 183
Avarie-Atteſtata, wie ſie beleget werden 186
wenn das Schiff nicht ſalviret, contribuiren die ſalvirte Gühter nicht 189
Formular der Avarie-Atteſtationen 229
Wann Avarie nicht über 3 pro Cento 388. 399. 428
General-Avarie von Gühtern 87. 388

Baacken vid. Tonnen
unterhält die Cämerey 441
Scharhörner ibid.
Neuen-Wercker ibid.
Cuxhavener ibid.
Clapmützer ibid.
Strangſteier ibid.

Ballaſt. von verballaſten der Schiffe 43
Ballaſt quid? 449
wird eingenommen und ausgeworffen ibid.
die Anweiſung der Oerter thut der Havemeſter ibid.

wie die Verbrecher geſtraffet werden ibid.
Baratterie vid. Schelmerey 384
Barbierer, *Chirurgus*. was ſeine Pflicht erfordert 52
wenn jemand gewundet wird in Schiffs-Dienſten ibid.
wenn jemand in Trunckenheit und Zanck gewundet wird ibid.
von Artzt-Lohn 51
Barſemeſter vid. Tonnen-Leger
Barſe Species Navigii 6
Becken-Gelder. Caſſa zu Löſung der Sclaven 318
Beten, Gebet. wie die Matroſen ſich beym Gebet zu verhalten haben 107. 108
müſſen nicht Fluchen und Schweren 105
Befrachten, Befrachter, Einlader, Uruchc-Lüde. Einleitung 46
befrachten quid? 142
Verpflichtung derſelben ibid.
Nach der Certepartey 143
von Befrachtung bey der Reiſe 144
bey Monahte ibid.
auf eine eintzele Reiſe 145
auf aus- und zu Hauß ibid.
auf eine durchgehende Reiſe ibid.
nach Laſten und Stückweiß ibid.
wie ſie das Schiff nach ihren Willen zu Gebrauchen haben 146

wenn

Digitized by Google

wenn ein gantz Schiff gehäuret und nicht völlig befrachtet 150
wenn der Befrachter mit der Ladung zögert 151. 154
wenn er ſeyn Guht wieder löſchen will 154
wenn ſie alle löſchen wollen ibid.

Berger-Fahrer, Einleitung ad art. 6.

Bergung, Berg-Lohn, gehöret in Avarie groſſ 183
Bergung des Volcks 233
des gereden Gahtes 234
des Schiffes Gerehtſchafft 233
Berg-Lohn iſt privilegiret 234. 256
das Schiff-Volck muß bergen helffen 235
wollen ſie nicht, wie ſie zu beſtraffen ibid.
wie ſie wegen Bergens zu recompenſiren ibid.
Bergung über Reef 239. 258
von dem Reef 240. 258
driftiger Gühter 239. 265
von dem dritten Theil und zwantzigſten Pfenning Berg-Lohn 239. 259
Art. 31 Rec. 249
Vertrag E. E. Rades und der Hüßlinge to Ritzbüttel 253
Schragen von Berg-Geld ibid.
wenn ein Schiffer mit ſeinem Volck ſelbſt bergen will 254
wenn ein Schiff der Noht-Bergung übergeben wird 255
Ordnung im Bergen 255. 265
wie geborgene Gühter zu vindiciren 255
wie das Berg-Lohn zu reguliren 255. 267
wann ein Schiff ohne Menſchen gefunden wird 256
wenn verderbliche Gühter geborgen werden ibid.
wie es in Bewahrung der ſalvirten Gühter zu halten 266
Tempus legale der Reclamirung 257. 267
wenn aſſecurirte Gühter geborgen 415
wie es damit zu halten 416
von Bergung auf der Grönlandiſchen Fahrt 507. 508

Biel-Brief, wenn er gegeben wird 16
Formular deſſen ibid.
Schwediſcher Biel-Brief 282
wird der Bodemerey præferiret ibid.

Bier, rahtſam damit umzugehen 119
Wein und Bier für die Fracht laſſen 146. 147

Block, Geld-Block. Einleitung in f. art. 1. Alten S. R.

Blüſen, von der Blüſe auf Helgeland 444
von der Blüſe aufm Neuen-Werck ibid.

Digitized by Google

Admiralität unterhält das Feuer ibid.
Läſſet die Steinkohlen aus Schotland abholen ibid.
die Zeit des Blüſens 445

Boden, Schiffs-Boden, Kiel 13

Boddemerey, eines unwilligen Rheders part zu verboddemen 14
Guht verkauffen auf den Boden quid? 34. 35
wann der Boden ſo viel zu Lande bringet 35
binnen Jahr und Tag anzuſprechen 36
von Bodmerey zu beweiſen ibid.
Boddemerey gehet vor Kauff ibid.
Boddemerey muß dem Schiff zum beſten kommen 37
wenn ein Schiffer ohne Noht ſein Schiff verboddemet 74
Derivation des Worts 270
iſt Species mutui ibid.
fundiret ſich in Pecunia trajectitia & fœnore nautico ibid.
diſtinguiret ſich von Pfandſchaft und Aſſecurance 271
nähere Explication art. 7. Tit. XIV. ibid.
Eſſentiale in der Condition ſo ferne der Boden ſo viel zu Lande bringt 272
von der Premie und Auf-Geld der Bodmerey 273
Urſachen des groſſen Auf-Geldes ibid.
was Bodmerey ſey ibid.
wie ſie deſtinguiret wird ibid.
Requiſita eines Boddemerey-Briefes ibid.
Bodmerey auf Waaren 274
Cambio Maritimo 275. 292 409
Schiffer kan ſein Part verboddemen 275
die jüngſten Boddemerey-Briefe haben die Præference 277
warum? 278
Specialia von allhier gemachter Bodmerey 277. 279
von Bodmereyen in einer Have gemacht 280
Urſachen der Bodmerey 280 286
gehen vor Pfand-Verſchreibung 280
welche Forderungen der Bodmerey vorgehen 287
warum? 281
wie weit ein Schiffer ſein Schiff verboddemen kan 283
muß über den Wehrt des Schiffes und der Fracht nicht gehen ibid.
von dem Surplus über den Wehrt 284

Straffe

Digitized by Google

Straffe unziemliche Bodmerey 285
von Ceſſion ante exiſtentiam Conditionis Contractus des verboddemeten 287
wenn ſolche ſtatt findet 285. 287
Bodmerey bezahlet keine Avarie 288
wie ſolches zu verſtehen ibid.
Bodmerey leidet Avarie 289
wie es in Franckreich gehalten wird ibid.
verboddemet Schiff kan ſeine Reiſe kürtzen aber nicht verlängern 290
wie Bodmerey ſich reſolviret 290. 291
wenn der Boddemeriſt betrogen wird ibid.
Formular des Bodmerey-Brieſes auf das Schiff 292
Formular auf Gühter 293
Aſſecurance auf Bodmerey 409

Bojer, Dovert, Rogert, vid. Anker
Bojer Species Navigii 6
ein wachender Bojer 27
wenn der Bojer vertrieben ibid.

Börſen-Alten 493
beſtellen den Poſtmeiſter und Bohten ibid.

Booß-Hacke, auf den Backen zu brennen 61

Boot, Schüte, Espinck, ohne Erlaubniß nicht vom Schiffe zu führen 50
wenn das Booth beſchädiget wird ibid.
niemand muß aus dem Booth gehen 115
wenn das Booth in Avarie groſſ gehöre 171
von Gühtern in Boothen 189

Boots-Mann, Hoch-Boots-Mann vid. Schiffs-Leute
worinn ſeyn Officium beſtehe 51

Bottelier, deſſen Ampt 111
niemand muß von Victualien was mit Gewalt nehmen 119
ſollen keine Unterſchleiffe brauchen 120

Brechen, kommt nicht in Avarie 170
warum? 177
wie es in Avarie kommen kan ibid.
wenn ein Schiff das andere zerbricht 245

Buch, Schiffs-Buch 94

Bürgermeiſter, erlaubet Arreſt auf Schiffe 39
præſidiren auf der Admiralität 311

C*agelotten*, Belgis Pottviſche 261
geben das Sperma Cete ibid.

Digitized by Google

wie ſie von der Admiralität zu leihen 316. 342
daʒu gehörige Gerehtſchafft 345
wie die Verſchreibung eingerichtet 344
Calfatern, quid? 85
muß der Schiffer beſorgen ibid.
Cambio Maritimo, vid. Bodmerey
Camel 188
Cämerey unterhält die Tonnen und Backen 313
concurriret nebſt der Admiralität bey dem Convoy-Weſen ibid.
Canonen, wenn ſie geworffen werden 169
Caperey, vid. See-Raub
wenn ein Caper an Bord kommt, muß ſich das Volck wehren 99. 100. 128
von Commiſſionen 303
von guten Priſen ibid.
wie es mit Priſen gehalten wird 304
von dem Rechte des Nehmens und Hernehmens ibid.
Mandat keine Caap-Schiffe auszurüſten 307
Carga, vid. Löſchung
Carna 89
Stags-Carnat 469
Certepartie, Zerte von Schiffs-Bau 13
wenn der Schiffer in der Einladung gegen ſolche gehandelt 85
Charta partita 143
wie ſie einzurichten 144
obligiret den Schiffer und die Rheder 142. 144
obligiret die Einlader 142
die Schiffer müſſen aufrichtig mit der Certepartie umgehen 144
Formular derſelben 158
Ceſſion, Ubertragung in Bodmerey 285. 287
Clauſul, vid. Police und Aſſecurance.
Compane, vid. Rhedere 29
Compas, deſſen Erfindung 490
Compagne-Meiſter, *iſt der Admiralität* Zeugmeiſter 316
hat die Inſpection über das Arſenal ibid.
Articul wegen Ausleihung der Stücke 316. 342
der Schiffer Verſchreibung 344
Comparitie, wie die Aſſeuradeurs zu fodern 421
wie abweſende ſich *gefallen laſſen* müſſen, was die Anweſende ſchlieſſen 421. 430
Confiſcation. Urſachen derſelben 303
wenn ſolche erfolget 305
Connoſſement, Derivation 143
es werden drey gezeichnet ibid.
von der Unterſchrifft ibid.

der Einhalt oder Gewicht unbekannt 143
Formular 157
Connoſſement iſt der Beweiß der Einladung 382
müſſen nicht anders lauten als die Police ibid.
Caſus wan keine Connoſſemente gezeichnet werden ibid.
iſt richtiger daß ſie in allen Fällen gezeichnet werden 383
Conſtabel, Schuldigkeit 111, 112
Content, Zettul 90
Contrabande, ohne Conſens der Rheder nicht zu laden 145
was darunter zu verſtehen 398
Aſſeurance ibid.
ſeyn unter der generalen Denomination von Kauffmannſchafft nicht begriffen d. l.
Conſuls, vid. Einleitung
welche die gewöhnliche Conſulate 317
werden von der Admiralität erwehlet ibid.
worinn ihre Function beſtehet ibid.
genieſſen Theils Salaria ibid.
wie auch Conſulat-Gelder ibid.
Königl. Spaniſche Confirmation des Conſuls zu Mallaga 346
Conſolato del Mare, ein altes See-Recht, Einleitung.
Convoy-Collegium, deſſen Conſtitution 313
welche Perſohnen dazu deputiret ibid.
welche Expeditiones an dieſes Collegium gehören ibid.
Convoy-**Schiffe**, Schiffe mit vorder Caſtelen 6
Engliſch Orlog-Schiff the Souverain ibid.
wenn ſie zu halten angefangen 314
die Stadt hält zwey Orlog-Schiffe ibid.
wie Schiffe, unter Convoy gehend, ſich verhalten müſſen 394
ob ein Schiff ſeinen Feind und des Convojers Freund attaquiren könne 395
Exempel des Lübeckſchen Schiffers Natt 394
wie die Clauſul met Convoy zu verſtehen 395
Exempel von Jürgen Kruſe ibid.
Convoy-Schiff S. Jochim 337
Convoy-Capitaine, dieſe Dienſte werden verkaufft 314
erforderte Qualitæten ibid.
wie das Commando übergeben wird ibid.
wie die Inſtruction und Ordre in ſpecie 315

haben jeder ihr eigen Schiff ibid.
wer am erſten zu Hauſe kommt hat die erſte Reiſe ibid.
laſſen auf ihr Leben verſichern 409
Cordele, Cordes, Cordage, Tauen und Tackel 89. 112
Schoten und Halſen 112
Corritage, Courtage, vid. Mackler
Criminalia vid. Eiland.
die Apprehenſion in criminibus Nauticis hat der Waterſchout 105
Todtſchlag 117
wie es mit den Gefangenen zu halten 119
Diebſtahl 120
Vid. Diebſtahl.
Cyſlet 114. 528

Diebſtahl, geſtohlen und geraubet Guht, duve efte Roef 300. 306
wenn es über See und Sand gebracht 300
wie es zu vindiciren 301
wie es zu beweiſen daß es geſtohlen 300
Quid des ſettenden Marckts geneten 302
wer unwiſſend geſtohlen Guht kauft ibid.
wenn es Jahr und Tag ohne Anſpruch geweſen 306

Diſpachen, Diſpacheur, Derivation des Worts 192
wann dieſe Gewohnheit eingeführet ibid.
erſter Diſpacheur ibid.
wird Retule genannt ibid.
wie in Holland diſpachiret wird 193
Diſpacheur wird von der Admiralität erwehlet ibid.
worinn ſeyn Officium beſtehet 193. 194
ſeine Revenuen 193
niemand muß auſſer ihm diſpachiren 194
requiſita einer *Diſpache* 195
Objecta der Diſpachen *ibid.*
Fundament der Diſpachen ibid.
wie, was in Avarie groſſ contribuiret, in der particulier wieder zu fordern 197
was den Schaden in Avarie groſſ formiret 198
was den Schaden vergröſſert ibid.
welchergeſtalt in dieſen Puncten moderation ſtatt findet 200
von der Avarie, ſo ein Schiff vor gäntzlichen Verluſt erlitten 200
Avarie kan über das verſicherte Capital ſteigen ibid.
Diſpache hat plenam fidem 201
Diſpacheurs-Eyd ibid.
deſſen Reglement 203

Formulæ

Formular von Diſpache von Avarie groſſ 206. 219
Formular von Particulier Avarie 210. 212. 225
Draggen, eine Art von Ancker 511
Drifft, Vid. Segeln 240
wie es mit driftig gefundenen Gühtern zu halten 239. 264
Dröge, Verwalter daſelbſt wird auf der Admiralität gewehlet 318
die Tauen werden daſelbſt geteeret und gedröget ibid.
des Verwalters auf der Dröge Eyd 351
deſſen Reglement und Ordnung 353
Dröten uhtdröten, müde machen 20
Ducs d' Alben, Kluſter-Pahle 450. 452. 480
Düpe, das edelſte Kleinod des See-Commercii 448
erfodert groſſe Aufſicht ibid.
competiret denen Düpe-Herren ibid.
Mittel die Düpe zu befodern ibid.
Vid. Ballaſt.
Düpe-Mandat 473

Ebentheuer vid. Riſico
iſt avanture 30
lauffet der Kaufmann, wenn aus Noht die Gühter in ein ander Schiff verladen 32
wenn die Gühter auf den Uberlauf geladen 84
Eheſtand, hebt Dienſte auf 63
Ehefrau muß des Nachts nicht im Schiffe bleiben 70
Eyde, der Schiffer 93
des Waterſchouts 106
des Waterſchouts Knechte ibid.
Juram: Purgatorium in den Avarie Atteſtatis 187
des Diſpacheurs 201
der Deputirten auf der Admiralität 339
der Capitaine auf den Convojen 340
des Compagne-Meiſters ibid.
des Tonnen-Legers 346
der Bürger auf den Admiralität Zollen 348
des Admiralitäts-Knechts 349
des Admiralitäts-Schreibers 350
des Verwalters auf der Dröge 351
der Collecteurs der Sclaven-Gelder 363
der Taxadeurs 435
des Piloten Inſpectoris 458
Loots-Gallioten-Schiffer 459
der Lootſen 460
des Commandeurs auf die Galliote S. Philippus 462

Digitized by Google

Neu-Wercks Bliſer Eyd 463
des Hafemeiſter beym Niedern-Baum 482
des Hafemeiſter beym Obern-Baum 483
Eißgang, wenn desfalls die Reiſe zu ſiſtiren 42
von Winter-Lagen 152
von Bergung in Winters-Zeit 266
von Pilotage in Winters-Zeiten 472
Empfang der Gühter, in liquidis 77
Præcautiones, ſo dabey zu nehmen 80
Engelland Stiliard. Einleitung ad art. 1.
Engellands-Fahrer ibid. ad art. 10. 494
Eyland. Einleitung ad art. 12.
Locus pœnæ 45
müſſen Leute darauf wohnen ibid.
wenn ein Matroſe mit böſer That befünden an das erſte Land 62. 68
Examen, der Schiffer 22
der Steuer-Leute 51
der Piloten 440. 464
Execution, in Extrajudicialibus biß auf 10 Rthlr. thut der Waterſchout 105
in Judicialibus der Gerichts-Vogt ibid.
Faut-Fracht Vid. Fracht
Ob man wegen ſolcher die Reiſen verändern könne 407
Faute und Verſäumniß begreifft keinen Vorſatz 384
Feuer und Licht, vorſichtig damit zu ſeyn 117
Præcautiones gegen Feuers-Gefahr 117. 453
von Toback-Rauchen 118
von brennenden Lunten ibid.
von Feuer und Licht binnen Bauns 451
Feuer- und Baacken-Geld 163
Fiſch, Winter-Fiſch. *Einleitung* ad. *art. 10.*
Sommer-Fiſch ibid.
Flaggen, Flüger, hieſige Schiffer führen einen rohten Flüger 24
iſt ein Zeichen ſeiner Stadt ibid.
ein Gaſt darf ſolches nicht thun ibid.
muß ſolchen ohne Noht nicht niederlegen 25
wie das Pavillon ſeyn muß ibid.
das Gößgen ibid.
Admiralitæts-Flagge 26
Armateurs müſſen unter ihrer Herrſchaft Flagge capern 303
Lohts-Gallioten führen die Admiralitæts-Flagge 469
Flander-Fahrer, Einleitung 493
alte Feſtivitæt 494

Fracht

Fracht, vid. Befrachter.
altes Recht von Verbeſſerung der Fracht, Einleitung ad art. 10.
volle Fracht von in andern Schiffen in Caſu Naufragii übergelaſſener Gühter 28. 30
von der Fracht, wenn aus Noht gelöſchete Gühter nicht wieder eingeladen werden 43
das Faß vor die Fracht ſtehen laſſen 72. 81. 82. 146. 147. 148. 236
muß bezahlet werden, wenn die Gühter in Empfang genommen 80. 81
Fracht-Forderungen ſeyn favorabel ibid.
Fracht wird bezahlet nach vollbrachter Reiſe 145
Stück-Gühter vor die Fracht liegen zu laſſen 146
ſämmtlich Guht vor die Fracht liegen laſſen zu general 147
warum? 147. 148
von Regreſs des Schiffers an dem Befrachter 148

Frauen, Weiber, Kauf-Frau kan in Rhedereyen intereſſiren 12
Weibes-Leute werden des Nachts auf Schiffen nicht gelitten 120

Frembde haben vor Alters hier keine Schiffe bauen laſſen können 7
warum? 8
iſt per Ree. geändert ibid.
wenn man ihnen Schiffe verkaufen mögen 9
muß keinen rohten Flüger führen 24
frembde Schiffer ſollen nicht eher laden, bis unſere Schiffer beriebet 141

Friedens-Gebohte muß gehalten werden 117

Führung, Vid. Einleitung ad art. 9.
ein altes Recht 47
worinn ſelbe beſtanden 48
auf welchen Reiſen Führung zugeſtanden ibid.
Unterſchleiffe dabey zu wehren 48. 49
bezahlet keinen Zoll ibid.
was der Schiffer für dem Führungs-Zettel bezahlet ibid.
iſt eine übele Gewohnheit ibid.
wie ſie abzuſchaffen ibid.
contribuiret nicht in Avaria 171 184
wenn ſie in Kaufmanns-Gühtern beſtehet 171
geldet nicht ehe halber Laſt 184
Vid. Einleitung, & in Addend.

 Gage,

Digitized by Google

Gage, Hauer, wenn ein Schiff verkauffet wird 47
wenn ein Schiffmann die Reiſe nicht halten will 56
von untermieten und abſpannen 57
wenn jemand mit der Gage entläuffet 60
zwey Monaht werden auf die Hand gegeben 61
von Verbeſſerung der Häur 47. 67. 153. 235
Galliote vid. Pilotagie
Garnerung, quid? 78
was dabey zu obſerviren ibid.
Schiffer iſt wegen übeler Garniſirung gehalten 79. 406
Gaſterey, den Matroſen im Schiff zu halten verbohten 69
Gehorſam, iſt der Matroſen Schuldigkeit 108. 109
müſſen dem Commando pariren 118
Geld, alter Solidus & Denarius Einleitung ad art. 1. A. S. R.
wenn dem Schiffer Geld gebricht 32
bahr Geld 176
von geworffen Geld ibid.
bezahlet Avarie 179
ob Gold und Silber Kaufmannſchafft 398
Gerichts-Verwalter, wie ein Schiff zu arreſtiren 39
ſollen die Schiff-Leute abhören 77
wenn die Klage in Controverſiis Nauticis über 10 Rthlr. kan a Prætt. an die Admiralitæt appelliret werden 109
Gewehr, muß niemand verkauffen oder verſetzen 120
nicht mit Gewehr ohne Ordre an Land gehen 121
Grönland, Alt Grönland 496
Neu Grönland 497
Anfang der Fahrt 496
von Ausrehdung und Victualiſirung der Schiffe 498
von Tran-Tonnen ibid.
Reglement der Grönlandiſchen Fiſcherey 499
von Tödtung und Occupation des Fiſches 510
Mackerſchafft 513
Handlung auf Speculation 515
Gühter, vid: Waaren: Gende Güht 234
Gute Mannſchaffte, *Arbitrage*
Police Streitigkeiten gehören vor gute Männer 324
Clauſul der Police diesfalls iſt zu General 387
wie ſolche zu verſtehen 385
410
wie es damit gehalten werde ibid.
von dem Obmann ibid.
müſſen innerhalb zwey Monaht die Sachen abthun 421.
433

von

von der Submiſſion in 3. Neutrale Kauf-Leute 432
von Deputirten zu gütliche Abmachung der Aſſecurance Schaden 434

Handſchlag 53
Hærediren, quid? 14. 18
Hanſee, Vlandriſche Hänſen to Utrecht und Oſtkercken Einleitung ad art. 1. & 2. Alten S. R.
Hänſer, Hänſen ibid. ad art. 1. 488
Antiquitat der Vlandriſchen Hanſen d. l.
de Fœdere Hanſeatico d. l. ibid.
Hanſiſche Convention zu Beforderung der See-Fahrt 7
Flohr des Hänſiſchen Commercii 8. 488
Articul Hänſiſchen S. R. vom Schiffbau 11 & ſequ.
Hänſiſche Verordnung gegen der Schiff-Knechte Muhtwillen in der Burſpracke publiciret 338
Hänſiſche Conſulate 317
Decadence der Hänſiſchen Handlung 491. 492
Haven, enger Have 26
wenn ſich Schiffe zu nahe liegen 27. 452
der letzt geſetzet muß erſt weichen 27
verbohtene Haven 68. 146
von der Arbeit im Haven 114
wenn Schiffe auf einander treiben 242
von und nach feindlichen Haven 303
Inſpection der Haven gehöret an die Düpe-Herren 450
von den Kluſter-Palen Duc d'Alben 450. 451
von den Havemeſtern und deren Ampt und Ordnung 450. 451. 452. 478
wie die Schiffe zu rangiren 451
die Fahrt muß frey bleiben ibid.
auf den Schiffen binnen Baums, wie es mit Feuer und Licht zu halten ibid.
in den Haven kein Schiff zu bragen und zu calfatern ibid.
es muß kein Pulver in den Schiffen ſeyn 452
es muß kein Schiff in der Have geſchleiffet werden ibid.
Havemeiſter Ordnung 478
kein Sand an den Bergen vor Altona zu graben 481
zwiſchen den Bäumen keine Floß-Höltzer zu legen ibid.
Havemeiſter Eyd 482. 483
Haver Vid. Gage.
Hauen Vid. kappen.
Helgeland, Loots-Geld, wann es in ordinairer Avarie zu bringen 164
Blüſe auf Helgeland 444

Digitized by Google

wenn ein Helgelander an Bord 471
Hellighe, Einleitung art. 16.
Helling Vid. Schiffsbau.
quid? & ubi 5
Holland, Süd-Holland iſt Vlandern Einleitung ad art. 1. Alt. S. R.
Vlaminger Hanſen ibid.

Jahr und Tag, Terminus Legalis, ein verboddemet Schiff anzuſprechen 35. 291
geborgene Gühter zu reclamiren 257
über See und Sand gebrachte Gühter anzuſprechen 306
zur Intimation eines Schadens 418
Inſtruction, der Schiffs-Capitaine 123. 311
Ausfertigung und Ubergebung 315
des Waterſchouts 103
des Diſpacheurs 203
des Vogts auf'm Neuen-Werck 262
des Verwalters auf der Dröge 353
des Loots-Inſpectors 455
der Havemeiſter 478
Intimation, des Schiffers der beſorglichen Avarie 181
des Schadens 418
Inventur, der Schiffbrüchigen Gühter 355
der genommenen und aufgebrachten Gühter 304
des Arſenals 316
Journal, muß der Steuermann halten 51
auch der Schiffer 92
der Schreiber 111
Jßland. Fahrt nach Jsland Einleitung ad art. 6.

Kagen, Koog. Coogen-Brede. Einleitung. art. 16. Alt. S. R.
ſpecies Navigii 6
Kaplacken 145
Kappen, Kerben, Hauen, Jure Antiquo kam Kerven nicht in Avarie groſs art. 22. Altes S. R.
von Maſten und Tauen machet Avarie groſs 167
was beym Kappen der Tauen zu obſerviren 175
wie gekapte Ancker und Tauen zu æſtimiren 172
von Kappen aus Furcht der Gefahr 175
Katze, Schiffer müſſen Katzen halten 401
Kaufmann, bedeutet den Befrachter 35
hat vor dieſen die Reiſen in Perſohn mitgethan 29. 35
Sobre Cargo 146
hat ſich in gewiſſe Societæten vertheilet 489

de Jure prohibendi reliquos extra Societatem p. 489
ſolche Excluſion iſt contra Libertatem Commercii 498

Kauffen und verkauffen, auf der Reiſe das Schiff verkauffen 37
was bey dem Verkauf zu obſerviren ibid.
Verkauf des Schiffes, entledigt der Dienſte 46
wenn ein Steur- oder Schiffs-Mann ein Schiff kauffet 62
wenn der Schiffer zum Verdruß der Rheder ſein Part verkauffet 73
in den Kauf treten 73. 74
wenn ein Schiffer muhtwillig ein Schiff verkauffet 74. 75
oder auch die Kaufmanns-Gühter 74. 75
Toback und Brantewein auf Schiffen zu verkauffen verboten 121
Klocke 114
Knabe 44
Vid. Schiffs-Volck.

Krieges-Unruhe, eine rechtmäſſige Urſache, daß ein Schiff nicht abgehn muß 41
von Capern 297. 303
Koch, wie er ſich zu verhalten hat 119
Kobbrügge, Vid. Uberlauf.
was unter der Kobbrügge zu verſtehen p. 84
Köre, to der Stadt Köre quid? 25
Koſt, Schiffs-Koſt, Schiffer muß das Volck bekoſtigen, wenn er ein- und ausſchiffet 20
Schiffs-Volck hat Olim ſich ſelbſt bekoſtigen müſſen vid. Einleitung von Weecken-Lohn ibid.
Schiffer muß das Volck bekoſtigen 21
wie bey extraordinairer Arbeit ibid.
Victualiſirung der Schiffe 22
von Conſens der Mit-Rheder 21
ſchlechte Speiſung 45
Schiffs-Leute müſſen mit der ordinairen Koſt zufrieden ſeyn 110
wenn die Mahlzeit verſäumet ibid.
von Bekoſtigung der Piloten 466
Kraut und Loth, kommt nicht in Avarie 170
Kranckheit, des Schiffers 38
der Schiff-Leute 71
von der Lue Venerea 72
quade Feiten verſtehen ſich nicht von Frantzoſen ibid.
von See-Kranckheit Einleitung ad art. 8. ibid.

Digitized by Google

von Speiſung der Krancken 72
wenn der Krancke ſtirbet 73
Begräbniß-Koſten ibid.
Kreier, Species Navigii 6
Kruſe, Jürgen ob er unter Convoje genommen 395
Kühlen, Kühl-Geld von Korn und andern verderblichen Waaren Einleitung ad art. 16. p. 80

Ladung, Laſt quid? 13
Tonneau ibid.
von Uberladung der Gühter in ein ander Schiff 31
muß ohne Noht nicht geſchehen 32
wie der Schiffer in Nohtfällen Gühter von der Ladung verkauffen könne 33
wie er ſolches wieder bezahlet ibid.
wenn das Schiff einmahl zugeladen muß kein Guht mehr eingenommen werden 40
Urſachen warum die Ladung zu löſchen und auszulegen 42
wenn ein Schiff zu tief geladen Einleitung ad art. 23. 63
der letzt geladen muß zuerſt löſchen ibid.
der Schiffer muß nicht zu viel noch zu wenig laden 64
wie ein Schiffer zu beſtraffen der zu tief ladet ibid.
von Garnirung und Stauung 77
Verſchweigung und Veruntrauung eingeladener Gühter 91
Carga, Cargaiſon 146
Sobro Cargo ibid.
Leccaſie, 79
von an das Faß zu klopfen 77
wobey man die Leccaſie mercken kan 80
von Saltz 86
wenn auf Leccaſie unterworffene Gühter verſichert 397
Lenz, halten 165
Liege-Tage, wie ſie zu berechnen 152
wie in Avarie 169
Liegetage und Winterlagen für welches Rechnung 152
Verbindung der Aſſeuradeur in Liegetags-Fällen 399
Lorrendreyen, iſt per Mandatum verbohten 159. 297
Mandatum in forma 307
Löſchen, hat keine gewiſſe Zeit 149
wenn ein Schiff gelöſchet werden muß 149. 401
von Löſchungs-Unkoſten 164
Lüchten, Unkoſten gehören in ordinair Avarie ibid.
wenn ſie in Avarie groſſ gehören 185
welche Unkoſten dahin gehören 188

wie

Digitized by Google

wie geluchtete Gühter in Avarie groſſ contribuiren 189
Looten, *Laten*, quid? 95
Loots-Geld, wie es in Avarie zu rechnen 163
Vid. Pilotagie.

M*ajora*, gelten in der Ausrehdung 19
in Beurtheilung des Wetters und Windes 34
In Werffungs-Fällen 165
Mandata d. 1602. die Schiffer bey der Fracht zu mainteniren 94
1602. zu Beforderung der Segellation auf Spanien und Portugal 141
1603. daß kein Schiffer vom Bord gehen ſoll 138
1609. wegen der Düpe 473
1625. von Bodmerie und Avarie 294
1626. Cap. Klapmütz ſoll die Pöſte und Content-Zettel examiniren 140
1628. wegen Aufnehmung der Tonnen 461
1639. daß Haverie und See-Schaden durch den Diſpacheur abzumachen 202
1639. wegen der Pilotage 453
1652. Schiffer ſollen in ihren Connoſſementen und Certepartien aufrichtig ſeyn 159
1653. Schiffer ſollen nicht löſchen, ehe ſie ihr Content übergeben 139
1653. keine auf die Elbe gebrachte Priſen zu kaufen 309
1653. wegen des Beytrags zur Sclaven-Caſſa 361
1653. wegen der Schiffe ſo im Haven liegen 477
1659. daß niemand Dreck und Unflat längſt dem Stadt-Teich abwerffen ſoll 474
1659. daß kein Feuer und Licht in den Schiffen zu halten 484
1672. keine Caap-Schiffe zu armiren 307
1672. dergleichen Einhalts 485
1672. die Schiffe binnen Baums nicht zu bragen 486
1672. daß niemand als der Diſpacheur, Diſpachen verfertigen ſolle 203
1673. daß die Schiffe ihre Ladung hier bringen müſſen 487
1686. wegen der Düpe 474
1689. gegen das Lorrendreyen 307
1710. das Schiff-Bier bey hieſigen Brauern zu nehmen 517
1720. Bier und Brodt und andere Victualien nicht von auswärtigen zu nehmen 519
Marck Silbers, Jure Veteri quid? 25. in Addendis

Digitized by Google

Mackler, muß keine Handlung treiben 423
was er bey Aſſeurancen obſerviren müſſe ibid.
von Mäckler-Courtage 423
426
Martius, Anfang des Sommers Einleitung.
Martini, Ende des Sommers Einleitung art. 13. S. R. 41
Marque, und *Contra Marque*, Repreſſalien 386
Matten Einleitung ad art. 16.
Mattenſchüddels ibid. 48
Meſſer, zücken, wie es zu beſtraffen 55. 116
Meſſen, Schiff meſſen, 450
wie die Meſſung geſchiehet ibid.
Meutmacher, Rebellion 68. 113
muhtwillig ſtellen 69
Mundroof, 148
Moderation, in Taxirung der Schiffs-Gerähtſchaften 172
bey Diſpachen 200
Morgenſpracke, Einleitung ad art. 3.

Nacht, Matroſe muß keine Nacht auſſer dem Schiffe ſeyn 50
Pilote muß nicht an Land benachten 467
Nantiſſement, proviſionelle Zahlung gegen dieſe Caution 417
Natte, (Peter) Lübeckſcher Schiffer nimmt unter Convoye einen Saléer 394
Neue-Wercks, Thurm dienet pro Specula 252
Bulla Altaris portatilis 253
Rulle 262
Kirchhof daſelbſt und von dem darauf ſtehenden Creutze 269
Loots-Marquen vom Neuen Wercke 443
Baacken des Neuen-Wercks 441
Nobel, Schiffer Johann Nobel ſtecket ſein Schiff in Brandt, und wie er geſtraffet 385
Noht, Schiffer kan von der Kauf-Leute Guht ſeine Nohtdurſt nehmen 32
Tau und Tackel verpfänden 38
Schiff und Guht verboddemen 74. 286
in eine frembde Have ſiegeln 74
Vid. Werffen.

Oehl, und andere Liquida für die Fracht laſſen 148
Olderman, der Vlanderſchen Hanſen. Einleitung ad art. 2. Altes S. R.
Oleron, la Roole d'Oleron Einleitung.
iſt ein alt S. R. ibid.
ſtraffet die Verleiter, die Schiffbrüche befordern 239

Der

der Lehns-Herren Connivence 239
der Lootſen Vorſatz und Boßheit 447
derſelben Unwiſſenheit und Betrug ibid.
enthält ein alt Recht von Walfiſch-Fang 495
Oſtkercken, Hanſe daſelbſt, Einleitung ad art. 2.
woſelbſt es belegen ibid.
und in Addendis.

P
Partenierers, in Grönlandiſcher Fahrt 505
Monaht-Gelders 506
Paſſagiers, freye Leute 167
wie weit ſie in Avarie groſſ contribuiren 176
Pasbord, wenn der Matroſe ohne ſolchen entgehet 43. 109
Pasbord redlichen Verhaltens 65
Schiffer müſſen ſie nicht verweigern ibid.
Schiffer-Alten geben ſolche ibid.
examiniren die Urſachen, ob der Matroſe auch deſſen würdig 66
Pfand, Tau und Tackel verpfänden 38
von dem Jure Retentionis des Schiffers 149
des Macklers an der Police 423
Pilotage, *Pilote*, Lootſe, *Loedſage*. Einleitung. 58. 438
Piloten nicht zu untermieten 57. 58
wenn er ſeinem Ampte nicht vorſtehen kan 59
Ordinair Loots-Geld 163
Extraordinaire gehöret in Avarie groſſ 190
Nohtwendigkeit einen Piloten zu nehmen 191. 445
Derivation des Worts 437
Loot quid? ibid.
Pylen quid? ibid.
Pflichtgehr ibid.
des Piloten Officium 438
Pilotage iſt eine alte Verfaſſung ibid.
dependiret von der Admiralität 439
von den Loots-Gallioten 239
Officier von der Pilotage 439
Loots-Inſpector ibid.
ſeine Incumbence 455. 456
zwey Loots-Schiffer 439
ihre Incumbence und Ordnung 440. 455. 465
Lootsmanns-Zeichen 440. 464. 465
Oben-Lootſen 440. 469
Admiralitäts-Looſen 441
wie ſie beſtellet werden 441. 464
was bey der Annehmung erfordert wird 464

Digitized by Google

von denen Marquen der Piloten, worauf ſie examiniret werden 423
Pilotagie-Geld iſt Arbeits-Lohn 445
von Winter- und Sommer-Lohn 468
alle Schiffe müſſen ſolches bezahlen 445
Lootſen müſſen zu Cuxhaven wohnen ibid.
ſeyn frey ab Oneribus perſonalibus ibid.
der Loots iſt Meiſter vom Cours 446
muß ſich informiren wie tief das Schiff gehet 470
Pilotage-Geld wie es bezahlet wird 467. 468
von Wart-Geld 466
von extorquirten Loots-Gelde 447
von der Lootſen Verſehen und Fahrläſſigkeit ibid.
Boßheit und Vorſatz ibid.
Unwiſſenheit und Betrug ibid.
Nachläſſig- und Unachtſamkeit 470
müſſen acht haben auf die See-Tonnen, auch wenn die Sande vertreiben 456. 469
woſelbſt der Loots an Bord kommen muß 468
woſelbſt der Loots zu dimittiren 466
haben die freye Koſt ibid.
wann ein Helgelander Loots an Bord 468. 471
wenn zwey Piloten eingenommen 470
von Pilotage in Winters-Zeit 472
Plicht-Gehr, vid. Pilotage
Police, Polices de Confiance 373
Derivation 374
Requiſita einer Police ibid.
das alte Formular 376
das jetzige Formular 378
iſt a Sen. nicht approbiret 377
Monita gegen letzteres 381
Unterſcheid zu machen unter verderbliche und unverderbliche Waaren 381
von der Clauſul für Freunde Rechnung 387
von der Clauſul für Fremde Rechnung 381. 432
wenn die Connoſſemente der Police nicht gleich lauten 382
wenn keine Connoſſemente gezeichnet ibid.
von der Clauſul der Taxation über den Wehrt 383
von der Clauſul keines andern Beweiſes als die Police 384
ob unter Faute und Verſäumniß proæreſis und Betrug begriffen ibid.
von der Clauſul der Freyheit des Schiffers zu Havenien und zu Anckern 385

was unter Coſtuyme von Antwerpen zu verſtehen 386
welche Ordinance der Aſſecurance zu Antwerpen zu verſtehen ibid.
wie das ſubmittiren unter drey Neutrale Kaufleute zu verſtehen 387
das geſchriebene gehet vor das gedruckte 388. 390. 429
die Intimation iſt in der Police fundiret 388
Policen müſſen absque conſenſu mutuo nicht verändert werden 389
ob und wie die Clauſuln nach der Zeichnung zu verändern 392
von der Clauſul auf gute und böſe Zeitung 393
von der Clauſul mit Convoy 394
Requiſita deren Validitæt 395
von der Clauſul op Schiff of Schepen 397
von der Clauſul frey von Chriſtlicher Potentaten Moleſtie und Unkoſten ibid.
ob verderbliche Waaren unter der Generalen Clauſul von Kauffmannſchafft zu verſtehen 381. 397
von Contrebande 398
Prangen, quid? 87
Premie, muß contant bezahlet werden 421. 426
wie es in alten Zeiten damit gehalten 422
Contante Zahlung wird nicht obſerviret 423
wenn der Mackler die Premie vorgeſchoſſen ibid.
daß der Aſſeuradeur das Quantum der empfangenen Premie ausdrücken müſſe 430
von der Premie in Banco 431
Pretioſa, Geld, Perlen, Edelgeſteine 178
Contribuiren in Avarie groſſ 175
von Bezahlung deren Fracht ibid.
wenn Pretioſa unter andern Gühtern verſtecket ibid.
Priem-Geld, 145
Priſen, **Preiß-Schiff**, Vid. See-Raub.
wenn auf eine Priſe verſichert wird 399
Mandat keine Priſen auf die Elbe zu bringen 309
Privilegia, Friderici I. Imperat. Einleitung
Henrici III. Angliæ Regis. Einleitung ad art 1. S. R.
Conventio Trajectina ſub Eduardo IV. Einleitung ad art. 1. S. R.
Abelis R. Daniæ 232
Cardinalis Gvidonis ibid.
Sigismundi Imperat. ibid.
Bulla Bonifacii VIII. 253
Caroli IV. 296

Digitized by Google

Elb-Privilegium Ferdinandi II. 297
Profos, muß ſich niemand widerſetzen 109
Pumpen, 145
um Lenß zu halten 165
wenn Gühter bey der Pompen geſtauet 182

Quarantaine, Unkoſten 163
Quartier-Meiſter, 112
müſſen die Wacht beſtellen 113
acht geben wenn das Volck geſpeiſet wird ibid.

Ranconnirung, der Schiffe 96. 416
eines Sclavens 410. 411
Bezahlung der Gelder ibid.
Reaſſurance, Effect derſelben 419
wie ſolche geſchehen müſſe ibid.
Rechnung, der Rheder 21
Schiffer muß Rechnung thun 92. 93
Reclame, Proceſs 305. 417
Einſchuß zu den Unkoſten 401
Rheder, Rhederey, vid. Schiffbau 9
welche rheden können 12
welchen Rhederey verbohten ibid.
wenn der Rheder ſein verſprochen Part nicht nehmen wil 14
wie Rhederey durch den Todt ceſſire ibid.
wie ein verlaſſen Part zu verkauffen ibid.
worinn Rhederey beſtehe 18
wenn ſich Rhedere ſcheiden wollen 19
werden Compane genennet ibid.
der mehrer Theil wird gerechnet nach der Gröſſe des Antheils ibid.
Rheder Verflichtung 21
wie weit ſie ex Facto des Schiffers können verbunden werden 24. 77. 384
treten in dem Kauf, wenn der Schiffer ſein Part verkaufft 73
dörffen nicht mehr als den wahren Wehrt geben 74
Reef, quid? 258
Guht über Reef holen Einleitung art. 20. 239. 258
von dem Reef ibid.
Gallis Greve ibid.
Reiſen, Einſtellung 41
Veränderung 67. 408
eintzele Reiſe 144
gehend und kommend ibid.
wohl verkürtzen aber nicht verlängern 290. 407
Repreſſalien, 401
Riſico, in Bodmereyen 274
See-Riſico begreiffet Türcken-Gefahr 397
worinn des Aſſeuradeurs-Riſico beſtehet 399

von

von Schaden durch Uebertretung der Geſetze 400
wegen äuſſerlicher Gewalt von Detention zu verſtehen 401
der Gühter binnen Schiffs-Bord 401. 406
in ſich verderblicher Waaren 401
Anfang und Ende des Riſico in Gühtern ibid.
in Schiffen 402
von der Zwiſchen-Zeit, daß der Riſico ruhet 403
Caſus wofür der Aſſeuradeur nicht gehalten 406
Riſtorno, wenn ſolch ſtatt findet 404
was darunter zu verſtehen ibid.
von den halb pro Cent ibid.
gehet über alle Aſſauradeur 405
von Riſtorno auf diverſen Policen ibid.
beſonderer Caſus ibid.
wird gemißbrauchet 406
wie ſolchem zu wehren ibid.
Ritzbüttel, art. 31. Rec. d. A. 1603. 249
Vertrag mit den Hüßlingen 253
wie ſie den nohtleidenden Schiffern Hülffe leiſten müſſen 254
geſtrandete Gühter zu inventiren 255
wie ſie zu aſſerviren und aufzuſenden 257
der Have Aus- und Einfahrt nicht zu belegen 472
Vid. Pilotagie.
Rhodus, Lex Rhodia Einleitung.
L. 1. de L. Rhodia.
L. 9. d. L. Rhod. Ibidem.

Sadelband, 300
Saltz, Leccaſie 86
machet Avarie groſſ 87
Solt-Räume 91
Schaden, wie der Schade in der Werffung zu erweiſen 172
aller Schade muß erwieſen werden 384
welcher Geſtalt er zu erweiſen 413
von Taxirung des Schadens 414
muß bezahlet werden nach dem wahren Wehrt des Beſchädigten ibid.
Bezahlung des Schadens 418
wie und wann Schaden eingefodert werden müſſen 418 426. 429
von Schaden inn- und auſſerhalb Europa 418. 429
Schaffer-Hauß, 493
Schellmerey, des Schiffers obligiret nach der Police den Aſſeuradeur nicht 384
iſt nöhtig zu exprimiren ibid.
Praxis hievon 385
Schieſſen, ohn Befehl ſtraffbahr 69. 118

Digitized by Google

Schiff, Schiffahrt, Alterthum der Schiffahrt, Einleitung.
wie ſich ſolche nach und nach ausgebreitet, ibidem. 490
von Schiffen alter Zeiten 6
welche Ahrt Schiffe jetziger Zeit im Gebrauch ibid.
Art. 52. Rec. d. A. 1603. 7
Art. 53. Rec. d. A. 1603. 8
von den 5 Rthlr. für jede Laſt, ehe ein Schiff durch die Brücke zu legen ibid.
ob ein Schiff ein beweglich oder unbeweglich Guht ſey 16
Schiffe ſeyn öffentlich reſigniret ibid.
man ſoll ſie zu Waſſer weiſen 20
wie ein Schiff zu verkauffen, ehe es eine Reiſe gethan 24
wenn Schiffe ſich ein ander zu nahe liegen 26
wenn ein Schiff verkauffet wird, muß es auf Haven und Ströhmen frey geliefert werden 37. 47
Näher-Kauf in Schiffen 77
von Schiffe zu verballaſten 43
von Schiffe rein und ſchön zu machen 44
wenn ein Schiff verkaufft wird, iſt das Schiff-Volck frey und ledig 46
wenn ein Schiffmann ein Schiff kauffet iſt er ledig 62
wenn ein Schiffer ſein Antheil den Rhedern zum Verdruß verkaufft 73
Schiffer-Alten, ertheilen denen Matroſen die Paßbord 65
examiniren die Urſachen der Verwegerung 66
ſeyn bey der Sclaven-Caſſa 319
bey der Caſſa der Stück von Achten 320
examiniren die Piloten 440
Schiffer, muß an dem Schiff nichts bauen ohne Conſens der Rheder wenn es einmahl in See geſetzet 15
aber wohl wenn es die Noht erfordert ibid.
welche Qualitæten zu einem Schiffer erfordert werden 22
deſſen Examen ibid.
muß vigilant und nüchtern ſeyn 20
worinn ſeine Verbindung gegen die Rheder beſtehet ibid.
muß ſeine Ladung an den deſtinirten Ort bringen 28
muß ohne Noht keine Gühter in ein ander Schiff laden 31
wenn ihm Geld gebricht 32
um Geld an Land ſenden ibid.
muß keinen guten Wind verliegen
kan in Zeit von Noht die Ladung angreiffen, und davon verkauffen 33
wie er ſolches wieder bezahlen muß ibid.

muß

Digitized by Google

muß auf der Reiſe ohne Conſens der Rheder kein Schiff verkauffen 37
wann er Tau und Tackel zu Pfande ſetzen kan ibid.
in welchen Fällen ein Schiffer ſich der Fracht verzeihen kan 38
wann ein anderer Schiffer auf das Schiff zu ſetzen ibid. 40
muß wenn das Schiff geladen kein Guht mehr einnehmen ibid.
rechtmäſſige Urſachen warum ein Schiffer nicht abgehen muß 41
muß ſeinen Leuten ohne Urſach kein Orlof geben 44. 45. 57
laſſen auf ein Eyland ibid.
auf was Art er ſie abſchaffen könne 44. 45
wenn der Schiffer ein ander Schiff häuren müſſe 46
kan ſeine Leute mäſſig züchtigen 55
muß keines andern Leute abſpannen und untermieten ibid.
von Veränderung der Reiſen 67. 407
wann er ſein Part verkauffen will 74
muß ohne Noht in keine fremde Have ſiegeln 74. 76
wenn er ſeyn Schiff verkaufft und weichhafftig wird 75
von Garner- und Stauung 77
von Faute und Verſäumniß des Schiffers ibid.
von Schaden binnen Schiffs-Bord 79
wenn der Uberlauff und das Schiff oben Waſſers nicht wohl gedichtet 82
muß kein eingeladen Guht verſchweigen oder veruntreuen 91
muß richtige Rechnung thun 92
worinn ſolche beſtehet ibid.
Schiffer Eyd 93
müſſen Bürger werden ibid.
ſeyn bey der Fahrt zu mainteniren 94
Querelen gegen die Schiffer ibid.
Schiffs-Buch ibid.
Schiffer ſeyn mit bey der Admiralität 312
derſelben Wahl 313
Schiffer Verſchreibung wegen von der Admiralität geliehene Stücke 344
it. wegen zu Curhaven geliehener Schiffs-Gerechtſchafft 355
Schiffers Wacht in Winters-Zeiten 452

Schiffsbau, Schiffsbauer, welche Hand-Wercker mit zum Schiffsbau gehören 2
der Schiffsbauer Rullen und Verträge ibid.
Tag-Löhner 3

Decret.

Decret. Senatus wegen der Tag-Löhner 4
von Schiffs-Rollen 5
von Schiff-Bauereyen ibid.
warum groſſe Schiffe zu bauen verbohten geweſen 7
warum Frembde keine Schiffe haben bauen laſſen können ibid.
warum man Frembden binnen gewiſſer Zeit keine hier gebauete Schiffe habe verkauffen können 8
wenn ſolches aus Noht geſchehen können 9
die Rheder müſſen mit dem Schiffbauer contrahiren ibid.
von des Schiffbauers Verpflichtung ibid.
nach geſchloſſenen Contract kan man den Schiffbauer nicht abſchaffen ibid.
wenn man ſelben abſchaffen könne 10
weñ ein Schiff überhaupt verdungen ibid.
wenn dem Schiffer die Direction aufgetragen 11
daß kein Schiff zu bauen ohne Conſens aller Rheder ibid.
wenn es bey einer geſetzten Straffe verdungen 12
kein Schiff muß gröſſer gebauet werden, als die Rheder eins geworden 13
wenn der Zimmermann die Maaß gröſſer nimmt ibid.
vom Biel-Brief 16
Rechnung vom Schiffsbau ibid.
Schiffbruch, wenn ein Schiffbrüchig Schiff zu repariren 28. 29. 30
die Ladung in ein ander Schiff zu laden 28
wenn es nicht zu repariren ibid.
die Gühter aufzulegen 29
Privilegia wegen Schiffbrüchiger Gühter 232
Schiffbrüchig Guht muß ſich niemand zueignen 237. 260. 261
Schiffbruch durch Boßheit und Verleitung cauſirt 238
iſt ſcharf zu beſtraffen ibid.
wenn Schiff brüchige Gühter dem Fiſco gehören 238. 259
wenn ein lebendiger Hund oder Katze auf ein Schiff gefunden wird 259
Nohtleidenden Schiffern muß Hülffe geſchehen 254. 262
Schiffbrüchig Guht zu inventiren 256. 263
in ſichere Verwahrung zu bringen 257. 263
Schiffs-Volck, zu bekoſtigen wenn ein- und ausgeſchiffet wird 20
muß ehe es gelöſchet und wieder geballaſt, nicht vom Schiffe gehen 43
müſſen den Schiffer ohne redliche Urſache nicht verlaſſen 44. 46
worüber

worüber ſie ſich beſchweren können p. 45
ſeyn frey, wenn ein Schiff auf der Reiſe verkaufft wird 46
müſſen ihre volle bedingte Hauer haben 47
wie weit die Führung ibid.
Zehr-Geld für 50 Meilen 3. Rthl. ibid.
auſſerhalb Schiff benachten 50
wenn jemand gewundet wird in Schiffers Dienſten 52
wenn jemand gewundet wird durch ſeine Schuld ibid.
Schiffmann iſt ſchuldig einen Hand-Schlag zu vertragen 53
muß kein Meſſer zucken 55
müſſen dem Schiffer keine Gewalt thun ibid.
Straffe der Oppoſition ibid. 69
müſſen die volle Reiſe aushalten 56. 67
wann er die Reiſe nicht aushält ibid.
wie ſie zu zwingen die Reiſe auszuhalten 57
müſſen ſich nicht an zwey Herren vermiehten, auch nicht mit der Hauer entlauffen 60
Schiffer werden und Heyrahten liberiret von Dienſten 63
von Abſchied und Paßbord 65
von Verbeſſerung der Häure, wenn die Reiſe verändert wird 68
von Rebellion p. 68
von Untreu und deren Beſtraffung 68
von Muhtwillen, Hader und Zanck 358
müſſen nicht ſchieſſen 69
keine Gaſterey halten ibid.
keine Frauens-Leute im Schiffe behalten 70
auf der Reiſe nicht ſpielen ibid.
von Schade durch Abweſenheit ibid.
wie ſolches zu beſtraffen ibid.
wenn ein Schiffmann kranck wird 71
wenn er auf der Reiſe ſtirbt ibid.
von Verbeſſerung der Häuer wegen extraordinairer Arbeit 153
in Bergungs-Fällen 235

Schimmann, deſſen Officium 79

Sclaven, von der Sclaven-Caſſa 319
von den Becken-Geldern ibid. 359
von der Caſſa der Stück von Achten 319
Matroſen müſſen ſich einſchreiben laſſen 320
auch dazu contribuiren ibid. 357
Lübeck iſt mildthätig zur Löſung 320

von den verordneten Collecteurs p. 320
wann die Löſe-Gelder zu bezahlen ibid.
Sclaven-Ordnung 356
die ſich nicht wehren wollen, ſollen auch nicht gelöſet werden 561
Aſſeurance für Türcken-Gefahr 410
Schlagen, wenn der Schiffer den Matroſen ſchläget 55
wenn der Matroſe den Schiffer ſchläget 55. 109
unter ſich 116
Schlitage, 152
gehöret nicht in Avarie 171
Schon-Fahrer, Einleitung ad art. 10.
Schon-machen, wann ein Schiff gelöſchet 44
Schore, Einleitung ad art. 6. & 16.
Schreiber, Schrivain 52
was er bey der Werffung notiren müſſe 168
See-Raub, Unſicherheit, Cauſa Sontica die Reiſe zu ſiſtiren 42
Aſcomanni Piratæ 296
Privilegia contra Piratas 297
Compoſition mit See-Räubern 296. 298
wie weit Piraterie in Avarie groſſ gehöret ibid.
wenn ein Schiff beraubet wird p. 296. 298
welche unter Piraten zu verſtehen 297
Vid. Capern It. Priſen.
Secretarius, höret die Schiffs-Leute eydlich ab 186
läſſet die Avarie Atteſtata ausfertigen 187
iſt adjungiret bey der Admiralität 312
Segeln, anſegeln und überſegeln. Einleitung art. 21.
wenn ein Schiff durchgeſegelt wird 28
an einen andern Ort ſegeln, als wohin der Schiffer deſtiniret 76
wenn ein Schiff zu Seegel gehet 115
von zufälliger Anſegelung 240 241
von Antreibung von ohngefehr ibid.
wie zu dem Schaden contribuiret wird 241. 243
wie die Anſegelung und Drifft bewieſen wird 241
wie der Schade bewieſen wird ibid.
von Überſegelung durch Schuld und Verſehen 242
wie der Schade berechnet wird 243. 244

wie

wie weit die Gühter des überſegelnden contribuiren p. 245
jetzige Praxis dieſer Materie 247. 248
von der Aſſecurance in dieſen Fällen 409
Sein-Brief, vid. Admiralſchafft 123
Sellen, 37
Speiſung, vid. Koſt.
das Schiff-Volck ſchaffet dreymal des Tages 54
vom Eſſen und Trincken auſſer der gewöhnlichen Zeit ibid.
müſſen mit der Schiffs-Koſt zufrieden ſeyn ibid.
von extraordinairer Speiſung ibid.
Ordnung im Eſſen 119
Spielen, während der Reiſe verbohten 70
auch keine Dobbel-Instrumenta an Bord zu bringen 116
Stauung, wie ſie einzurichten 78
in Franckreich ſeyn beeydigte Stauer ibid.
Schiffer iſt wegen übeler Stauung gehalten 78. 79. 406
Stahl, *Yard*, Einleitung ad art. 1. S. R.
Lambecii Meynung d. l.
Steurmann, Steur, Steuer abnehmen Species Arreſti 39
was für Qualitæten beym Steuermann erfordert werden 51
wie er ſein Journal halten müſſe ibid.
wie weit ihm der Schiffer zu befehlen habe ibid.
muß Notice halten von dem Empfang der Gühter an Bord ibid.
wenn er ſeyn Handwerck nicht verſtehet 59
wenn ihm das Fahr-Waſſer unbekannt ibid.
muß die Reiſe aushalten 58
ſich nicht an zwey Herren vermiethen ibid.
Straffen, Caſtigation des Schiffers 55
andere Straffen ibid.
wenn ein Matroſe mit der Haur entlauffet, mit Brennung eines Boßhacken auf den Backen 61
Setzung auf Waſſer und Brod ibid.
auf Rensborg oder in die Roggen-Kiſte ibid.
Strand-Recht, Stranden, vid. Schiffbruch
von Wraack-Guht 257
Droit de Varec 258

von Guht ſo über dem Reef geholet p. 258
Reef quid? ibid.
von dem Reef 259
von See-Fund und Auswurff 260
gehöret ad Regalia 261
Exempel mit den Cagelotten ibid.
wie es mit der Aſſecurance in Strandungs-Fällen zu halten 416
wenn geſtrandete Gühter in ein ander Schiff geladen ibid.
Strangen 162. 185
Surplus, über dem Wehrt im Bodmerey-Gelde 284

Tag-Löhner, vid. Schiffbauer
ſeyn auch Schiffbauer 3
Decretum deciſorium von 1698. 4
appelliren umſonſt a Decreto ibid.
Tau und Tackel, Ancker-Tauen müſſen ſich nicht verwickeln 27
wenn ſie verſetzet werden können 38
müſſen gute Winde-Tackel beym Schiffe ſeyn 88
wer für dem Schaden wegen Untüchtigkeit der Tauen antworten muß ibid.
wenn die Kauf-Leute fragen, ob die Tauen ſtarck genug 89
wenn die Boots-Leute fragen 89
ſchavelet Tau 200
Tauen zu bergen 233
vid. kappen und bergen
wie weit der Aſſeuradeur gehalten wenn das Winde-Tackel bricht 407
vid. Dröge
von Terung der Tauen 354
Taxation, in Werffungs-Fällen 172
der Tauen ibid.
des Anckers ibid.
des Schiffes 176
Taxation über dem Wehrt der Gühter 383
wie es geſchehen kan und geſchiehet ibid.
in Aſſeurance-Fällen 412
der beſchädigten Gühter ibid.
beeydigte Taxadeurs 413
Effect der Taxation in Policen 415
von der general und ſpecial Taxation ibid.
Taxadeurs-Eyd 435
deſſen Schragen 436
Teere, Teerling, Einleitung ad art. 26.
Tiſchler, werden in Noht-Fällen zum Schiffsbau gebrauchet 3
Tode, Sterben, Todten-Cörper, wenn ein Matros auf der Reiſe ſtirbt 71

Begräbniß

Digitized by Google

Begräbniß-Koſten . p. 72
ſoll, wenn es möglich an Land begraben werden 73
Auffiſchung der Todten-Cörper 260
müſſen nicht ſpoliret werden ibid. 265
von den bey Todten gefundenen Sachen 268
Begräbniß aufm Neuen-Werck 260. 269

Tonnen, See-Tonnen, Tonnen und Backen unterhält die Cämerey 313
Ordnung und Nahmen der Tonnen von der See bis an die Stöhr 441. 442
Beſchreibung der See-Tonnen 443
Vertreibung derſelben und Redimirung ibid.
von Eis-Bojers und Drif-Backen 444
Lootſen müſſen acht haben auf die See-Tonnen 456
Tonneau, quid? 13
Tonnen-Bojer, 314
Tonnen-Hauß 315
Vid. Arſenal.
Tonnen-Leger, iſt der Barſemeſter 316
werden von der Cämerey beſtellet ibid.
deren Eyd 346

Trommel, gerühret um zu Segel zu gehen 114
Türcken, welche unter Türcken verſtanden werden 297
kreutzen in die Nord-See ibid.
Türcken-Gefahr wird unter See-Riſico verſtanden 397. 410
von Aſſeurance für Türcken-Gefahr 410
Treiben, Drift, vid. Segeln 240

Uberlauf, muß wohl gedichtet ſeyn 82
muß nicht beladen werden 84
von Werffung der Gühter auf dem Uberlauf 85
Verderbung, der Gühter in ſich ſelbſt 80
Verjährung, in Aſſecurance-Fällen 419
Verſehen, begreiffet keine Schelmerey 385
Faute und Verſäumniß des Schiffers 77. 384. 406
Unfreye, auf unfreye Orter darf das Schiffs-Volck dem Schiffer nicht folgen 68
wenn der Aſſecurat eine unfreye Perſohn 381
verbohtene Gühter 398
unfrey Schiff 399
verbohtene Haven 400
Ungeld, Unkoſten 149

Digitized by Google

Ungehorſahm, wie zu beſtraffen 57
109
Untüchtig Volck 59. 121
Victualien, müſſen wohl in acht genommen werden 118
contribuiren nicht in Avarie groſſ 167
wenn ſie geworffen werden 169
wenn ſie übergeben werden 170
Vorſatz, in Anthuung frembder Haven 74
in unziemlicher Bodmerey 284. 285
Vracht-Löden, vid. Befrachter.
Utrecht, Hanſe zu Utrecht, Einleitung.
Verſtopfung des Rheinſtohms ibid.
und in Addendis.

Wache, wann dieſelbe umgeſchlagen und beſetzet 111
wie ſolche beſtellet wird 113
verſchlaffen und verſäumen 114
Wallfiſch-Fangſt, Vid. Grönland. Reglement der Fiſcherey 499
von Verunglückung der Schiffe 500
von Bergung des Volcks und Victualien 501. 502. 503
von Eyß-Feldern und Flahrden 501
von Wallfiſch-Fänger Gerhtſchafft 504
von Wall-Ruſſen 505
Wächter, auf die Schiffe zu ſtellen 90
Waaren, Verderbung deren durch Verſehen des Schiffers 77
deren in ſich ſelbſt 80
Verringerung derſelben 77
Verleckung ibid.
wenn ſie veruntreuet werden 91
Waſſer, Waſſerſteiff, Waſſerſeſt quid? 44
Waterſchout, iſt bey der Annehmung 60. 66
Enregiſtriret die Leute 61
verfolget die entlauffene ibid.
muß vor die Leute repondiren ibid.
wird von der Admiralität erwehlet 62
von Abſchied und Paßbord der Schiffleute 66. 67
deſſen Reglement 103
deſſen und ſeiner Knechte Eyd 106
Wecken-Lohn, iſt Jahr-Geld. Einleitung ad art. 9. & 11.
Werff, Zimmerwerff vid. Schiff-Bau
Werffen, **Werffung**, Einleitung art. 22. & 23.
in Uberladungs-Fällen 63
macht Avarie groſſ 641. 167
wenn zu werffen erlaubet 164
wie man die Noht beweiſen muß ibid.

wie

wie lange man damit warten müſſe 165
was bey dem Werffen zu obſerviren 165. 168
wie das in der Werffung verlohrne Guht zu æſtimiren 173
wenn Pretioſa geworffen 177. 178
Vid. Gold und Geld.
von Gühtern, davon keine Fracht bezahlet 178
von über die Werffung verärgerten Gühtern 180
von wieder Erlangung geworffener Gühter 183
wann ſie vergolten ibid.
Wind, Schiffer muß keinen guten Wind verliegen 32
Wind iſt ein geſchwinder Vogel 33
Schelung wegen Raveling des Windes 34
wie ſolche zu determiniren ibid.
Winde-Geld, quid? Einleitung art. 16. 89
Winter, Winter-Reiſen Jure Vet: verbohten 41
Einleitung ad art. 13.
wie der Winter gerechnet ibid.
Vid. Eißgang.

Wiſſenſchaffe, von der præſumirten præſcience ex diſtantia Loci iſt ein trieglich Principium 397

Wisbui, See-Recht, Einleitung.
Wrack, vid. Strand-Recht.
Regis Chriſtiani III. Conſtitution 257
Droit de Varec 258
wie es mit dem Wrack zu halten 264
Wunden, gewundet in Schiffs-Dienſten 53. 54. 118
werden geheilet auf Koſten von Schiff und Guht 100. 118
wer ſeinen Cammeraden verwundet 117

Ycken, Yck-Meeſter 450
Vid. Schiff-Meſſer

Zänckerey, verbohten 116. 120
Zehrungs-Geld, 46. 50
Lootſen Zehr-Geld
Zimmer-Mann, vid. Schiff-Bauer
muß ſeine Kunſt verſtehen 9
wenn er dem Wercke nicht gewachſen 10
wenn er ein Schiff überhaupt verdungen ibid
wann er andere Meiſter zu Hülfe nimmt ibid.
wann er zu beſtimmter Zeit das Schiff nicht fertig liefert 11
auf der Convoje 112

Zoll,

Zoll, von Schiffen ehe man ſie durch die Brücke leget 8
kommt den Schiffer nicht zu Laſt 28
Führung bezahlet keinen Zoll 49
Ein- und Ausverzollung der Schiffe 90
Schiffer müſſen ihr Content auf den Zollen übergeben 139. 140
auch keine unverzollete Gühter einnehmen 139
Zoll-Gelder gehören nicht in Avarie 163
Zoll reguliret Avarie 179
Zoll-Rulle bey Diſpachen 199
Admiralitæts-Zoll 318
Recognition bey der Grönlandiſchen-Fahrt 499
Züchtigung, mäſſige competiret dem Schiffer 55

E N D E.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google